N. Osservazione	Osservante	Comune	Protocollo Mittente	Data Lettera	Protocollo MATTM	Osservazione	Stima economica di massima (€)	Controdeduzioni	Accoglimento
169	Sig. Alberto Zenato	Peschiera	Nessun Protocollo	17/10/2014 24/10/2014	DVA-2014-0033673 DVA-2014-0035032	Sig. Alberto Zenato (Titolare dell'azienda "Zenato Azienda Vitivinicola SRL" identificata catastalmente al foglio 13, map.le 1130) osserva che nelle sezioni di progetto a noi mostrate non sono presenti barriere per il contenimento acustico, pertanto si richiede di provvedere alla progettazione di idonee strutture atte ad attutire i rumori che una simile opera può produrre nonché di volerci rassicurare che i lavori in oggetto ed il seguente uso dell'infrastruttura non comportino interferenze statiche tali da poter danneggiare le nostre vicine strutture, considerando anche la stratigrafia del terreno che, da nostre indagini, risulta poco compatta e di scarsissima portanza se non a profondità considerevoli.	\	Premesso che l'osservazione non è pertinente in quanto riferita ad opere non soggette a procedura di VIA, si precisa comunque, con riferimento alla richiesta di prevedere barriere acustiche, che il progetto definitivo contiene informazioni specifiche relative al dimensionamento delle opere di mitigazione acustica con la relativa individuazione in pianta, in una parte specifica (P18, V5). Nel caso specifico sono già previste barriere acustiche. (IN0500DE2P5IM0006021). Il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) e il loro posizionamento è il risultato dell'applicazione di un modello matematico basato sulle caratteristiche della sorgente e del ricettore finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative. Con riferimento alla sicurezza statica della vicine strutture di proprietà Zenato si rassicura che durante i lavori saranno attuate, se necessario, le opportune misure per garantire che le strutture non siano danneggiate e siano in sicurezza.	SI Già previsto
198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
17	Sig. Zanoni Gabriella	Castelnuovo	Nessun Protocollo	21/10/2014	DVA-2014-0034344	*Nella lettura del piano ho osservato che l'enorme cava numerata VR-01, una devastazione territoriale con afflusso di migliaia di camion a servizio del percorso tav, vedo altresi che il percorso di suddetti camion passeranno attraverso i centri abitati, chiedo e propongo un percorso alternativo per le manovre di cantiere, che dalla cava, raggiungano la TAV, si tutela, così la salute dei cittadini, e la salvaguardia dell'ambiente, lasciando così la strada principale della localita Mischi libera e utilizzabile.*	\	Si rimanda all'osservazione CS12 del Comune di Castelnuovo in ambito di CdS	SI condizionato
18	Sig. Zanoni Gabriella	Castelnuovo	Nessun Protocollo	21/10/2014	DVA-2014-0034344	*Poi riutilizzare il percorso di cantiere che affianca il Tav, come una strada di emergenza per il soccorso in caso di incidenti sulla tratta Tav.*	\	Non si comprende l'osservazione. Comunque le opere di cantierizzazione sono ad esclusivo uso dei cantieri ed i terreni temporaneamente occupati verranno restituiti alla destinazione agricola.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
19	Sig. Zanoni Gabriella	Castelnuovo	Nessun Protocollo	21/10/2014	DVA-2014-0034344	*[…] chiedo e pretendo l'interramento dei cavi di linea onde mitigare l'inquinamento da radiazioni, schermatura di cabine e monitoraggio dell'inquinamento in special modo a ridosso dell'abitato.*	\	Premesso che la richiesta non è pertinente in quanto l'osservazione si riferisce a opere non oggetto della procedura di VIA, si evidenzia che nel comune di Castelnuovo non sono previsti elettrodotti. Non si comprende a cosa si riferisce "l'interramento die cavi linea".	NO
20	Sig. Zanoni Gabriella	Castelnuovo	Nessun Protocollo	21/10/2014	DVA-2014-0034344	*Nella costruzione di viabilità alternative chiedo si tenga conto come mitigazione la costruzione di ciclabili in quanto le suddette strade servono quotidianamente e stagionalmente alla viabilità ciclabile verso il parco del Mincio, del Garda, del Custoza.*	\	La richiesta non è pertinente in quanto l'osservazione si riferisce a opere non oggetto della procedura di VIA	NO
21	Sig. Zanoni Gabriella	Castelnuovo	Nessun Protocollo	21/10/2014	DVA-2014-0034344	*Il recupero della cava come parco e polmone verde vista l'enorme cementificazione del territorio, non di certo trasformato in discarica in quanto vi sono falde e pozzi a servizio di 2 paesi.*	\	Si rimanda all'osservazione CS12 del Comune di Castelnuovo in ambito di CdS	SI condizionato

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
22	Sig. Zanoni Gabriella	Castelnuovo	Nessun Protocollo	21/10/2014	DVA-2014-0034344	*Visto il dissesto stradale a cui si andrà incontro e il traffico supplementare, tenendo conto che si influirà su un bacino che nel periodo estivo aumenta in modo esponenziale dato che si è sulla strada SR11 ex statale 11, che serve di collegamento dal Garda alla città di Verona, con afflusso di turisti nei parchi del Garda, con conseguente congestione delle strade. Si eseguano lavori di messa in sicurezza e di mitigazione del traffico nei periodi festivi, evitando congestionamenti di traffico che tutt'ora creano problemi.*	\	La viabilità interessata da mezzi di cantiere verrà monitorata ed alla fine delle attività di costruzione si verificherà se saranno sopraggiunti ammaloramenti del manto stradale; il Consorzio provvederà pertanto all'adeguato ripristino per gli ammaloramenti riconducibili al transito dei propri mezzi.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
390	Sig. Romani Renzo	Sona	Nessun Protocollo	22/10/2014	DVA-2014-0034459	Nel primo capoverso il sig. Romani Renzo fa presente il problema arrecato alla sua attività agricola legata alle cospicue aree dei terreni di sua proprietà che verranno espropriati: Foglio 31 mappale 447, 448, 521, 524, 526, 87 di cui riporta le superfici. Oltre all'esproprio dei terreni suddetti il sig. Renzo evidenzia anche le seguenti osservazioni di cui si riporta sintesi del testo della nota: Inoltre al mappale 448, terreno che verrà completamente alienato dalla mia proprietà, è presente una derivazione d'acqua dalla falda acquifera sotterranea per uso irriguo regolarmente costruita e quotidianamente usata per l'irrigazione di tutte le mie coltivazioni l'irrigazione di tutte le coltivazioni. *Con l'esproprio mi è impossibile coltivare il poco terreno rimastomi.* *Altra osservazione riguarda il mappale 521 (il quale verrà, forse, utilizzato come fascia di rispetto) ove sono presenti delle serre per la coltivazione intensiva di ortaggi, prodotti che venduti a "chilometro zero" presso la mia abitazione mi consentono di avere una rendita indispensabile al mantenimento della mia famiglia (una figlia a carico).* *Ultima osservazione sul mappale è al lotto 517, la mia abitazione [...] che si troverebbe ad essere un'oasi di verde circondata da un enorme cantiere.* *Il passaggio della nuova linea ferroviaria in questa zona mi arreca inoltre:* *- un danno ambientale consistente, ossia da una zona verde ricca di coltivazioni, alberi da frutto e prati ad un cantiere polveroso [...]* *- un danno economico in quanto la mia unica fonte di reddito insita nella vendita diretta di ortaggi e frutti verrebbe completamente annientata [...];* *- un danno morale [...]* *- infine un evento come la creazione di un enorme cantiere nei miei campi avrebbe ripercussioni negative sulla salute mia e dei miei cari [...]* *[...] in caso l'esproprio avvenisse inesorabile nonostante le nostre repliche, auspico un cospicuo ed*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che gli indennizzi relativi alle proprietà interessate saranno effettuati sulla base delle normative vigenti (DP321/2001 e successive modifiche ed integrazioni); in ogni caso prima della fase esecutiva si terranno incontri con le singole proprietà per approfondire com maggior dettaglio le tematiche interessate	SI Già previsto
391	Sig. Romani Fabrizio e Tezza Anna	Sona	Nessun Protocollo	20/10/2014	DVA-2014-0034471	Romani Fabrizio e Tezza Anna soggetti all'esproprio dei terreni foglio 31 piano 126 mappali 39-41-434-456-510-512-516-519-523-525-559 e occupazione dei mappali 516-454, chiedono: - che sul lato nord del mappale 516, trattandosi di abitazione principale, la fascia di mitigazione ambientale venga spostata di almeno una decina di metri verso nord;	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che gli indennizzi relativi alle proprietà interessate saranno effettuati sulla base delle normative vigenti (DP321/2001 e successive modifiche ed integrazioni); in ogni caso prima della fase escutiva si terranno incontri con le singole proprietà per approfondire com maggior dettaglio le tematiche interessate.	SI condizionato

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
392	Sig. Romani Fabrizio e Tezza Anna	Sona	Nessun Protocollo	20/10/2014	DVA-2014-0034471	Romani Fabrizio e Tezza Anna soggetti all esproprio dei terreni foglio 31 piano 126 mappali 39-41-434-456-510-512-516-519-523-525-559 e occupazione dei mappali 516-454, chiedono: - che la strada utilizzata dai mezzi di lavoro, che riguarderà i mappali 516 e 454 venga spostata a sud, vicino all' autostrada;	\	In sede di redazione del progetto esecutivo verranno effettuate le opportune valutazioni ed eventuali ottimizzaizioni sulla viabilità di cantiere. Vedi riscontro osservazione del Comune di Sona SN39.	SI condizionato
393	Sig. Romani Fabrizio e Tezza Anna	Sona	Nessun Protocollo	20/10/2014	DVA-2014-0034471	Romani Fabrizio e Tezza Anna soggetti all'esproprio dei terreni foglio 31 piano 126 mappali 39-41-434-456-510-512-516-519-523-525-559 e occupazione dei mappali 516-454, chiedono: - che i rimanenti pezzi di terreno sui lati nord dei mappali 39-519-41-456-510-523 e sul lato nord-ovest del mappale 434 vengano anch'essi espropriati, a causa della completa distruzione della nostra azienda, unica fonte di reddito. Di conseguenza, i suddetti pezzi di terreno sarebbero per noi inutili, per la ridotta estensione, per la collocazione (sul confine), che per la loro struttura.	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che gli indennizzi relativi alle proprietà interessate saranno effettuati sulla base delle normative vigenti (DP321/2001 e successive modifiche ed integrazioni); in ogni caso prima della fase esecutiva si terranno incontri con le singole proprietà per approfondire con maggior dettaglio le tematiche interessate	SI condizionato
394	Sig. Romani Fabrizio e Tezza Anna	Sona	Nessun Protocollo	20/10/2014	DVA-2014-0034471	Romani Fabrizio e Tezza Anna soggetti all esproprio dei terreni foglio 31 piano 126 mappali 39-41-434-456-510-512-516-519-523-525-559 e occupazione dei mappali 516-454, chiedono: - che ci venga garantito l'accesso al fabbricato sul mappale 559;	\	il mappale indicato risulta accessibile da Via Grola, non inetressata dai lavori	SI
395	Sig. Romani Fabrizio e Tezza Anna	Sona	Nessun Protocollo	20/10/2014	DVA-2014-0034471	Romani Fabrizio e Tezza Anna soggetti all esproprio dei terreni foglio 31 piano 126 mappali 39-41-434-456-510-512-516-519-523-525-559 e occupazione dei mappali 516-454, chiedono: - inoltre una garanzia scritta per eventuali danni che potrebbero essere provocati ai nostri fabbricati negl anni successivi a causa della linea TAV AV-AC.	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che i danni eventualmente prodotti dalle attività di costruzione saranno indennizzati.	SI Già previsto
396	Geom. Zandonà Roberto	Sona	Nessun Protocollo	23/10/2014	DVA-2014-0034799	Geom. Zandonà Roberto formalizza le seguenti osservazioni: - il progetto ripubblicato è sostanzialmente lo stesso del 2003 e non tiene conto delle variazioni urbanistiche occorse negli anni sul tracciato previsto per la TAV;	\	Si segnala che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati, si osserva che a seguito di tale delibera dalla fine del 2003 la fascia di territorio interessata dalle opere è stata oggetto di vincolo preordinato all'esproprio.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
397	Geom. Zandonà Roberto	Sona	Nessun Protocollo	23/10/2014	DVA-2014-0034799	Geom. Zandonà Roberto formalizza le seguenti osservazioni: - il progetto non tiene conto, a mio avviso, del DECRETO LEGISLATIVO 22 gennaio 2004, n. 42 Codice dei beni culturali e del paesaggio, ei sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137. (GU n.45 del 24-2-2004 - Suppl. Ordinario n. 28) Entrato in vigore del decreto: 01-05-2004, quindi in data postuma al primo progetto del 2003;	\	Il Progetto tiene conto dei beni tutelati dal Decreto 42/2004 e gli stessi sono riportati negli elaborati del progetto definitivo depositato; ulteriori integrazioni sono state comunque inviate al Ministero dei Beni Culturali a dicembre 2014.	SI
398	Geom. Zandonà Roberto	Sona	Nessun Protocollo	23/10/2014	DVA-2014-0034799	Geom. Zandonà Roberto formalizza le seguenti osservazioni: - A mio parere, in qualità di tecnico professionista operante sui territorio sonese nonchè cittadino residente, sarebbe più logico e conveniente una riqualificazione della linea ferrovia già esistente in luogo della nuova;	\	Premesso che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé e che comunque l'osservazione esula dagli specifici oggetti della procedura di VIA, si fa presente che il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. L'analisi costi/benefici e l'analisi di sostenibilità dell'opera sono già state condotte ed hanno costituito oggetto dell'approvazione del CIPE nel 2003. Peraltro si evidenzia che l'ipotesi di potenziamento (quadruplicamento) della linea ferroviaria esistente comporterebbe un impatto socio-territoriale ben maggiore; la attuale linea è stata infatti realizzata tra il 1840 e il 1870; da quell'epoca il territorio circostante la linea ha subito un'estesa urbanizzazione, così che oggi il raddoppio della linea andrebbe ad interessare centri abitati consolidati (in particolare, Brescia, Desenzano, Peschiera) dove sarebbero necessario demolire centinaia di abitazioni e fabbricati produttivi.	NO
399	Geom. Zandonà Roberto	Sona	Nessun Protocollo	23/10/2014	DVA-2014-0034799	Geom. Zandonà Roberto formalizza le seguenti osservazioni: - I cantieri previsti sul territorio di S .Giorgio in Salici, con una movimentazione di circa 115 camion/die in gran parte della viabilità esistente, provocherebbe un enorme intasamento della medesima stante la situazione già precaria attuale, nonchè un aumento esponenziale delle polveri sottili PM10.	\	Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi. Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, …	SI Già previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
608	Associazione Industriale Bresciana (AIB) e altri	Intera tratta	Nessun Protocollo	23/10/2014	DVA-2014-0034987	*[...] Le osservazioni si concentrano, in particolare, sulla parte del progetto sopra citato che prevede di soddisfare il fabbisogno di materiali inerti per la realizzazione dell'opera facendo esclusivamente ricorso alle cave c.d. "di prestito", con l'attivazione di ben 6 cave di prestito [...] non sussistono infatti, a parere di chi scrive, le condizioni per poter concludere la procedura con un giudizio positivo di compatibilità ambientale . Infatti, non sono state prese esaustivamente in considerazione, né è stata giustificata un'eventuale relativa esclusione, da parte del proponente, delle alternative alle modalità di approvvigionamento degli inerti nella nostra Provincia. [...]* *[...] Si rileva infatti che, ai sensi dell'art. 38 della legge Regionale 14 del 1998, l'estrazione di sostanze di cava in ambiti estrattivi non previsti dai piani cave è ammessa solo per esigenze straordinarie connesse alla realizzazione di grandi opere pubbliche di interesse statale e regionale, nonché solamente "qualora risulti impossibile, o eccessivamente oneroso, reperire sul mercato materiale idoneo" e, peraltro, esclusivamente "fino all'integrazione dei quantitativi occorrenti". [...] [...] risulta evidente come non sia stata valutata concretamente l'attuale possibilità di reperimento sul mercato di materiale idoneo, sufficiente a coprire, anche solo parzialmente, il fabbisogno stimato per i lavori di costruzione della linea ferroviaria de qua.* *[...] Nello specifico, i firmatari delle presenti osservazioni rilevano che non esistono i requisiti stabiliti dall'art. 38 L. R. 14/98 per consentire l'attivazione delle cave di prestito in virtù di quanto segue:* *a) con riguardo alla impossibilità di reperimento sul mercato di materiale idoneo.* *Non sussiste, in primis, alcuna impossibilità di reperimento sul mercato del materiale idoneo. Va rilevato infatti, come il tessuto imprenditoriale bresciano sia particolarmente ricco di attività estrattive, e sia pure noto per la qualità dei materiali che le imprese del settore sono in grado di fornire al mercato. [...] La crisi [...] ha reso in attualità il mercato degli inerti in grado di includere nel "fabbisogno ordinario", le richieste di materiale di CEPAV DUE, sia con inerti naturali che lavorati*	\	Il proponente ritiene che possano essere recepite le richieste pervenute dal territorio e quindi che possa essere modificato il progetto solo in concomitanza dell'attuazione contemporanea delle seguenti condizioni che costituiscono, di fatto, una ridistribuzione dei punti di estrazione, compatibile con una distribuzione delle cave equilibrata lungo il tracciato ferroviario. Qualora una sola delle seguenti condizioni non fosse ritenuta opportuna il proponente conferma la richiesta delle 7 cave di prestito come ipotizzate in PD e sommariamente riepilogate in precedenza. Di seguito si riporta quindi la soluzione complessiva e trasversale ipotizzata a seguito del confronto con il territorio: • Conferma della cava sita nel Comune di Lograto. Tale cava è territorialmente strategica per il reperimento di inerti e quindi irrinunciabile, anche in considerazione alla posizione ed alla vicinanza alle aree di lavoro che minimizzano il percorso dei mezzi e quindi riducono l'impatto complessivo della realizzazione dell'opera. Occorre inoltre sottolineare che per la cava in oggetto è previsto per il totale ritombamento a piano campagna e la restituzione delle aree alla loro funzionalità originaria entro il termine di completamento dei lavori. • Possibilità di sfruttare la cava posta nell'ATE n. 26. Considerato che allo stato l'ATE è già stato in parte coltivato, si ritiene plausibile una autorizzazione per una nuova escavazione fino ad una quota di -35 mt, come previsto dalle schede del piano cave dell'ATE 26 ristabilendo il piano agricolo alla nuova quota. Gli Enti ed il proprietario della cava sono favorevoli a tale significativo potenziamento, che evita devastazione di nuove aree. Tale cava era stata segnalata quale cava	SI condizionato

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
611	WWF Lombardia, Italia Nostra Bergamo	Calcinato, Castenedolo, Lograto e Montichiari	Nessun Protocollo	22/10/2014	DVA-2014-0035057	*[...]all'interno del relativo progetto sarebbero previste ben sei cave di prestito, del tutto avulse dalla pianificazione estrattiva regionale e provinciale (già nota alla Commissione Europea per la mancata VAS) e foriere di compromissione ambientale, manifestano piena adesione alle osservazioni contrarie già trasmesse[...]Il progetto sopra citato prevede di soddisfare il fabbisogno di materiali inerti per la realizzazione dell'opera facendo esclusivamente ricorso alle cave c.d. "di prestito", con l'attivazione di ben 6 cave di prestito[...]Ora, lo strumento della cava di prestito sfugge alla regola della pianificazione dell'attività estrattiva e vanifica lo scopo della VAS[...] non solo, vanifica gli effetti utili della pianificazione esistente, che invece si fa carico di valutazioni più attente ed è frutto di composizione dei diversi livelli degli interessi pubblici e privati alla conservazione delle risorse ecosistemiche e a un ordinato sviluppo del territorio, compatibile con la programmazione produttiva degli operatori stabili; infine è in contrasto con l'amplissima disponibilità di materia priva nelle cave esistenti, già penalizzate dalla crisi economica. Per tali motivi, per il numero elevato delle cave richieste, il volume richiesto, la diffusione sul territorio delle ipotetiche cave di prestito, la pesante incidenza territoriale ed ambientale, ci opponiamo alla valutazione positiva di compatibilità ambientale del progetto quanto all'attivazione di cave di prestito, rilevando come nella logica delle opzioni alternative proprie della VIA esistano e siano preferibili altre soluzioni (approvvigionamento ordinario rispettoso della pianificazione esistente) che nella fattispecie vengono indicate sia dalle associazioni ambientaliste, che dagli operatori del settore (associazioni di categoria dei cavatori).[...]l'estrazione di sostanze di cava in ambiti estrattivi non previsti dai piani cave è ammessa solo per esigenze straordinarie connesse alla realizzazione di grandi opere pubbliche di interesse statale e regionale, nonché solamente "qualora risulti impossibile, o eccessivamente oneroso, reperire sul mercato materiale idoneo" e, peraltro, esclusivamente "fino all'integrazione dei quantitativi occorrenti".*	\	Il proponente ritiene che possano essere recepite le richieste pervenute dal territorio e quindi che possa essere modificato il progetto solo in concomitanza dell'attuazione contemporanea delle seguenti condizioni che costituiscono, di fatto, una ridistribuzione dei punti di estrazione, compatibile con una distribuzione delle cave equilibrata lungo il tracciato ferroviario. Qualora una sola delle seguenti condizioni non fosse ritenuta opportuna il proponente conferma la richiesta delle 7 cave di prestito come ipotizzate in PD e sommariamente riepilogate in precedenza. Di seguito si riporta quindi la soluzione complessiva e trasversale ipotizzata a seguito del confronto con il territorio: • Conferma della cava sita nel Comune di Lograto. Tale cava è territorialmente strategica per il reperimento di inerti e quindi irrinunciabile, anche in considerazione alla posizione ed alla vicinanza alle aree di lavoro che minimizzano il percorso dei mezzi e quindi riducono l'impatto complessivo della realizzazione dell'opera. Occorre inoltre sottolineare che per la cava in oggetto è previsto per il totale ritombamento a piano campagna e la restituzione delle aree alla loro funzionalità originaria entro il termine di completamento dei lavori. • Possibilità di sfruttare la cava posta nell'ATE n. 26. Considerato che allo stato l'ATE è già stato in parte coltivato, si ritiene plausibile una autorizzazione per una nuova escavazione fino ad una quota di -35 mt, come previsto dalle schede del piano cave dell'ATE 26 ristabilendo il piano agricolo alla nuova quota. Gli Enti ed il proprietario della cava sono favorevoli a tale significativo potenziamento, che evita devastazione di nuove aree. Tale cava era stata segnalata quale cava	SI condizionato

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
612	WWF Lombardia, Italia Nostra Bergamo	Calcinato, Castenedolo, Lograto e Montichiari	Nessun Protocollo	22/10/2014	DVA-2014-0035057	*[…]Si ritiene infatti del tutto insufficiente l'iniziativa volta a sondare, ai fini dello studio di VIA presentato da CEPAV DUE nel lontano 2003, la disponibilità di materiali con missiva inviata alle imprese estrattive del territorio.[…]* *a) con riguardo alla impossibilità di reperimento sul mercato di materiale idoneo* *1.Gli stessi materiali che CEPAV DUE vorrebbe estrarre e lavorare presso le cave di prestito e gli impianti ad esse connessi, potrebbero essere reperiti dalle cave già autorizzate e inserite negli ATE del piano cave bresciano sabbie e ghiaie, vista anche la sopra detta disponibilità.[...]Da una prima analisi, seppur sommaria delle effettive potenzialità del territorio , si può infatti affermare che le attività estrattive presenti sul territorio sono in grado di soddisfare le necessità di materiale previste da CEPAV DUE* *2. la disponibilità del pietrisco proveniente dalla coltivazione mineraria delle cave di marmo e l 'idoneità dello stesso a costituire materiale da impiegare per i l avori di cui occupa.* *[...]Il settore delle cave di monte è in grado di offrire al proponente ingenti quantitativi di materiale, in particolare il "pietrisco di marmo" (calcare), già impiegato con successo, in passato, in varie strutture viarie - ad esempio per i sottofondi stradali della rete viaria nazionale.* *3. il possibile impiego di sottoprodotti qualificati e materiali inerti da recupero* *In terzo luogo, si fa presente che rappresentano materiali idonei per determinate applicazioni nei lavori dell'opera in esame (es. sottofondi), anche i sottoprodotti qualificati gli ed i materiali inerti da recupero provenienti da cicli industriali, che possono essere forniti a CEPAV DUE dalle acciaierie del territorio.*	\	vedi controdeduzione T377	SI condizionato
613	WWF Lombardia, Italia Nostra Bergamo	Calcinato, Castenedolo, Lograto e Montichiari	Nessun Protocollo	22/10/2014	DVA-2014-0035057	*b) con riguardo all'eccessiva onerosità di reperimento sul mercato di materiale idoneo* *[...]le aree identificate da CEPAV DUE per le cave di prestito e, in generale, l'area su cui insisterà e verrà costruita la linea ferroviaria ad alta velocità, si trovano a distanza ridotta dagli ATE medesimi se non in adiacenza alla stessa, e dalle cave indicate al punto a).[...]Peraltro, con riferimento al parametro dell'onerosità, va osservato che il proponente per l'apertura delle cave di prestito, dovrebbe affrontare rilevanti costi, giustificati, ad esempio, dalla necessità d'installazione di impianti di lavorazione, di infrastrutture a servizio degli stessi, e di interventi di recupero ambientale non indifferenti. Il tutto dunque, a vantaggio del reperimento presso aziende già all'uopo strutturate.[...]Al di là del parametro strettamente economico, va pure rilevato come le cave di prestito siano un esempio chiarissimo di esternalizzazione dei costi ambientali (ed economici). Esse sono, e nemmeno sempre, più economiche delle "cave ordinarie" solo a condizione di considerare pari a zero il costo che viene riversato sulla collettività, che è un costo sia ambientale che economico.*	\	vedi controdeduzione T377	SI condizionato

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
614	WWF Lombardia, Italia Nostra Bergamo	Calcinato, Castenedolo, Lograto e Montichiari	Nessun Protocollo	22/10/2014	DVA-2014-0035057	*c) con riguardo alla deliberazione X/264 del 7/01/2014 del Consiglio della Regione Lombardia che approva la mozione n. 157 concernente l'attività estrattiva delle cave di prestito* *[...]la preventiva ricognizione della situazione con riferimento ai materiali idonei già disponibili, oltre ad essere imprescindibile a termini di legge, costituisce preciso impegno della Regione Lombardia.[...]consentire l'apertura di cave di prestito solo dopo una puntuale ricognizione del materiale già disponibile presso le cave già autorizzate, al fine di prevenire con ogni mezzo l'abuso dello strumento delle cave di prestito.* *In relazione a tale impegno dunque, si manifesta ancor più la necessità che il progetto in esame venga rivisto, e prenda in considerazione effettiva i quantitativi di materiali già disponibili e reperibili sul mercato.*	\	vedi controdeduzione T377	SI condizionato
615	WWF Lombardia, Italia Nostra Bergamo	Calcinato, Castenedolo, Lograto e Montichiari	Nessun Protocollo	22/10/2014	DVA-2014-0035057	*d) L'apertura di cave di prestito all'interno degli ATE utilizzando le quantità di riserva stabilite dal vigente Piano Cave o in altre ubicazioni ottimali* *[...]In particolare, ancora in un'ottica essenziale di compatibilità ambienta le, andrebbe considerata da CEPAV DUE, la necessità di evitare il ricorso a nuove cave non previste nel Piano cave di Brescia, a favore dello sfruttamento dei giacimenti già individuati, facendo appello ai quantitativi di riserva già indicati dal Piano Cave e a possibili approfondimenti degli stessi oltre le previsioni di piano al fine di soddisfare le richieste delle "cave di prestito".[...]Tanto proposto, da un lato, converrebbe al proponente anche dal punto di vista economico, visto e considerato che molti ATE sono a distanza ridotta dalla linea ferroviaria da realizzarsi, se non in qualche caso, addirittura collocati in corrispondenza della linea stessa. E comunque andrebbe considerato che negli ATE esistenti sono già state attuate le prescrizioni ambientali delle rispettive VIA attraverso l'installazione dei necessari sistemi di monitoraggio delle component i ambientali (centraline per le polveri, rumore, falda, etc.), alla costruzione dell'idonea viabilità interna ed esterna (rotonde, svincoli, etc), delle necessarie opere di mitigazione della stessa (siepi, filari, boschi) nonché di tutte le altre prescrizioni necessarie per l'ottenimento dell'autorizzazioni alla coltivazione di cava (accordi con enti locali, deroghe, etc.).Dall'altro e certamente più importante lato, la soluzione ipotizzata implicherebbe, con ogni evidenza, un minore impatto ambientale dell'opera, poiché si porrebbe in continuità ideale con la pianificazione stabilita dal vigente Piano Cave.[...]Per quanto sinora esposto, si auspica che Codesto Ministero Voglia prendere effettivamente in considerazione le presenti osservazioni, richiedendo a CEPAV DUE idonea revisione del progetto e/o dando corso ad un'inchiesta, anche attraverso specifico e costruttivo contraddittorio tra il proponente e i firmatari delle presenti osservazioni, affinché possano essere riviste le modalità di CEPAV DUE di approvvigionamento degli inerti sul territorio provinciale bresciano per l'opera de qua.*	\	vedi controdeduzione T377	SI condizionato

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
DE01	Comune di Desenzano	Desenzano	31853	27/10/2014	DVA-2014-0035093	Si riportano nel seguito stralci della "Relazione Tecnica Valutazione delle situazioni di particolare impatto ambientale nel territorio del Comune di Desenzano del Garda interessato dal tracciato e dalle opere per il Cantire Operativo Galleria di Lonato ed esame delle soluzioni di inserimenti e mitigazionie ambientale proposte" allegata alla delibera del Consiglio Comunale. *[...] Le aree oggetto della presente analisi sono quelle limitrofe al Cantiere Operativo L.4.0.2.e al Cantiere Base L.4/5.B.1 localizzati nei comuni di Desenzano del Garda e Lonato, oltre che gli altri cantieri di minore importanza (ed impatto) compresi nella tratta indicata.[...]* Come emerge dalla Relazione, "<u>... L'organizzazione operativa del cantiere richiede l'occupazione di una consistente porzione di area in trincea. con importante interferenza dell'attivita di cantiere rispetto alla viabilità circostante ed in porticolare, la rampa del cavalcaferrovia di Serraglio, interdetta per l'intera durata dei lavori ..."</u> Si evidenzia inoltre, la necessità di realizzare accessi alternativi all'azienda agricola di Serraglio e all'Autogrill.	\	Precisato che (vedi osservazione DE06) le aree di cantiere saranno ridefinite, in sede di redazione del PE ed in corso di esecuzione dei lavori saranno garantiti gli accessi.	SI
DE02	Comune di Desenzano	Desenzano	31853	27/10/2014	DVA-2014-0035093	Pag. 13 della Relazione Tecnica: <u>*Strada del Serraglio:*</u> *e l'arteria principale di accesso al Cantiere L402. Per essa, sono previsti l'adeguamento della sezione stradale per un tratto di circa 700 m e la sistemazione dell'intersezione con una nuova rotatoria per la Strada Vicinale bassa delle Carate. In territorio comunale di Lonato, secondo Il PDef, la strada si connette tramite bretella,opportunamente riqualificata per un tratto di circa 450 m, alla SP ex SS567, in località Colombare di Castiglione.Si evidenzia per altro, come la manovra prevista sulla SP ex SS567 dal PDef, non risulta eseguibile nelle due direzioni di marcia, a causa dell'assenza di un'intersezione. Un ulteriore appunto riguarda la bretella di collegamento alla SP dalla Strada del Serraglio lato Centenaro che presenta una forte acclività nella tratta iniziale, oltre che caratteristiche di sezione non adeguate per un traffico di mezzi di cantiere.*	\	Precisato che (vedi osservazioneDE06) le aree di cantiere saranno ridefinite, la viabilità di accesso e collegamento verrà perfezionato in fase di PE e conocordato con l'Ente.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
DE03	Comune di Desenzano	Desenzano	31853	27/10/2014	DVA-2014-0035093	Pag. 14 della Relazione Tecnica: *<u>Strada Comunale di San Pietro e Vaccarolo</u>: modifica della soluzione di attraversamento dell'A4 (via Grezze, sottopasso) e contestualmente del tracciato AV/AC grazie ad una nuova opera di scavalco in allineamento all'attuale cavalcavia della Strada Consorziale delle Bornade (presso l'omonima località. [...] L'intersezione a rotatoria (raggio interno di 15 m) e posta sopra la Galleria artificiale Lonato Est: da notare che lo sviluppo della rampa del ramo 2 risulta intercluso fra Il tracciato dell'A4 (dopo Il sottopasso esistente) e la stessa Galleria Lonato Est, in una zona soggetta a problemi di accumulo acque. L'esito della variante (di difficile comprensione funzionale) è che la Strada Comunale di San Pietro e Vaccarolo risulta deviata ad est, con un tracciato nuovo piu tortuoso a beneficio di una viabilità locale di rango inferiore (via delle Bornade). La motivazione della rotatoria a 4 rami e poi da individuare nella barriera rappresentata dalla Galleria Lonato Est, all'incirca alla pk 111+770 (sezione ferroviaria dell' AV/AC a due gallerie separate) che impedisce a via Grezze di sotto passarla come avviene attualmente per l' Autostrada.[...]*	€ 5.470.000	La richiesta è accoglibile, conseguentemente saranno eliminati la rotatoria ed i rami Est e Ovest di via Bornade mantenendo il collegamento in progetto tra Via Bornate e Via Grezze. In sostituzione dell'attuale sottopasso di Via Grezze verrà realizzata una nuova strada ad Ovest dell'attuale sedime che sovrappassa la galleria artificiale della linea ferroviaria e scavalca l'A4 con un nuovo cavalcavia.	SI
DE04	Comune di Desenzano	Desenzano	31853	27/10/2014	DVA-2014-0035093	Pag. 18 della Relazione Tecnica: *[...]Da notare che nelle Tavole citate, e rappresentato l'utilizzo di via Tiracollo a servizio del Cantiere Operativo L.4.0.2 e del Cantiere di Lonato: tale arteria, per le sue caratteristiche plano altimetriche, e tuttavia da ritenere non compatibile a traffici veicolari di cantiere per le inidonee caratteristiche del tracciato e della sezione stradale ed anche per la necessità di transitare dallo svincolo e dal sistema dei parcheggi del centro commerciale "Il Leone".[...]*	\	In merito all'idoneità al transito e la presenza del Centro commerciale Il Leone, quanto segnalato verrà valutato in sede di redazione del P.E. e concordato con il Comune.	SI
DE05	Comune di Desenzano	Desenzano	31853	27/10/2014	DVA-2014-0035093	Pag. 18 della Relazione Tecnica: *[...] La superficie del Cantiere 28 GA era inferiore ai 50.000 mq; sommando le superfici delle aree dedicate allo stoccaggio, l'occupazione totale sarebbe risultata pari a circa 174.000mq. La superficie del Cantiere L.4.0.2 e di 87.000 mq ai quali vanno sommati quasi 160.000mq per le zone adibite agli stoccaggi per un totale di 247.000 mq. La differenza tra la proposta di cantierizzazione nella zona della Galleria di Lonato del PPre e del PDef è pertanto pari a circa +73.000 mq; la localizzazione del Cantiere 28 GA e delle zone di stoccaggio 27 ST (1) e 27 ST (2) interessava aree tra loro non contigue; la localizzazione del complesso del Cantiere L.4.0.2 + zone di stoccaggio risulta invece unitario e continua.[...]*	\	In merito alla disamina riportata si fa presente che è cambiata la tecnologia di scavo della galleria Lonato rispetto al progetto preliminare pertanto saranno necessarie aree di stoccaggio più ampie.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
DE06	Comune di Desenzano	Desenzano	31853	27/10/2014	DVA-2014-0035093	Pag. 20 della Relazione Tecnica: *[...] La principale rilevanza mossa al Progetto Definitivo (PDef) per la tematica ambientale con specifico riguardo agli effetti/impatti della cantierizzazione è quella dell'occupazione parziale, ma non per questo trascurabile, di aree dell'importante sito archeologico del Lavagnone, patrimonio mondiale dell'UNESCO. [...]* ***L'estensione del Cantiere L.4.0.2 entro l'ambito del sito archeologico del Lavagnone non è accettabile e l'inserimento (pur se temporaneo) del Cantiere in una zona ad elevata sensibilita paesistica e da considerare con molta responsabilità e prudenza da parte del progetto.*** *Si richiama inoltre, come l'aspetto archeologico sia un tema meritevole il primaria attenzione sull'intero territorio comunale durante la fase di avanzamento delle opere dell' AV/AC e della stesso approntamento dei vari cantieri: le emergenze dei siti di Montonale, Rivoltella - Cascina Marchetti, Bornade, Valletta del Marchetto, Menasasso, evidenziano la presenza diffusa di siti archeologici nel territorio e raccomandano quindi l'adozione di una specifica procedura preventiva e di assistenza continua in corso d'opera, a tutela delle preziose testimonianze insediative antropiche del passato.[...]*	\	Al fine di minimizzare l'impatto nell'area è stata studiata un'alternativa che prevede lo spostamento dei cantieri L4O2 e L4/5B1 in un'area a Sud-Ovest rispetto alla posizione di progetto, allontanandosi significativamente dal sito archeologico del lavagnone. Dovrà necessariamente essere mantenuta un'area tecnica in corrispondenza della porzione Nord-Ovest del cantiere L4O2 in corrispondenza dell'imbocco della galleria naturale di Lonato.	SI
DE07	Comune di Desenzano	Desenzano	31853	27/10/2014	DVA-2014-0035093	Pag. 20 della Relazione Tecnica: *[...] Rotatoria di cucitura ubicata alla pk 111 + 826: l'utilizzo in fase di cantiere e ancor piu, la ristrutturazione della tratta identificata come ramo 1 quale strada di tipo F2 (carreggiata totale di 8,50 m), si ritiene sproporzionata rispetto alle esigenze quali quantitative dei flussi veicolari e di forte impatto paesistico a causa del conseguente necessario abbattimento dei filari di alberi che costituiscono un elemento caratterizzante l'insieme paesaggistico della zona. In ogni caso, l'esito dell'intervento progettato in sede di PDef nel suo complesso (rotonda di 15 m di raggio interno + 4 rami viari confluenti) risulta inefficiente e sproporzionato rispetto al sistema dei collegamenti viari in attraversamento del sedime autostradale e successivamente, dell'AV/AC. Il progetto della rotonda e per altro, di difficile comprensione data la difformità fra il rendering (a 3 rami) e gli elaborati Progetto Definitive (vedasi in particolare, la planimetria della rotonda a 4 rami nella Tavola IN0500DE2P7GA07000060). La proposta infrastrutturale prevista dal PGT del Comune di Desenzano del Garda (viadotto sull'asse della Strada Comunale per San Pietro e Vaccarolo) è certamente più consona al contesto territoriale, alla funzionalità dei collegamenti ed alla "lettura" dell'itinerario che risulterebbe meno tortuoso ed acclive.[...]*	Per la valorizzazione si veda il punto DE03	La richiesta è accoglibile, conseguentemente saranno eliminati la rotatoria ed i rami Est e Ovest di via Bornade mantenendo il collegamento in progetto tra Via Bornate e Via Grezze. In sostituzione dell'attuale sottopasso di Via Grezze verrà realizzata una nuova strada ad Ovest dell'attuale sedime che sovrappassa la galleria artificiale della linea ferroviaria e scavalca l'A4 con un nuovo cavalcavia.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
DE08	Comune di Desenzano	Desenzano	31853	27/10/2014	DVA-2014-0035093	Pag. 21 della Relazione Tecnica: *[...] <u>La Strada collinare di via Tiracollo</u> quale collegamento funzionale tra i cantieri posti ad Est (Comune di Desenzano del Garda) ed ovest (Lonato) della Galleria di Lonato, non è assolutamente utilizzabile da mezzi di cantiere sia per l'acclività del percorso (la stessa denominazione della strada è espressiva delle condizioni di transito: via Tiracollo) sia per la non compatibilità con la circolazione veicolare leggera presso lo svincolo e il parcheggio del centro commerciale "Il Leone" posti all'inizio dell'itinerario collinare di via Tiracollo.*	\	Precisato che (vedi osservazione DE06) le aree di cantiere saranno ridefinite, in sede di redazione del PE ed in corso di esecuzione dei lavori saranno garantiti gli accessi.	SI
DE09	Comune di Desenzano	Desenzano	31853	27/10/2014	DVA-2014-0035093	Pag. 21 della Relazione Tecnica: *Le manovre dei veicoli dei cantieri in corrispondenza della (presunta) confluenza sulla SP ex SS 567 non sono eseguibili come indicato dal PDef. Attualmente non e infatti presente alcuna intersezione che permetta l'esecuzione delle manovre previste ne nella direzione di emissione che in quella di immissione alla SP.* ***Considerati i punti precedenti, non risultano accettabili, in quanto non fattibili o comunque condizionate, le soluzioni di accesso stradale al Cantiere L.4.0.2, come prospettate dal PDef.***	\	Si rimanda alla precedente controdeduzione DE08.	SI
DE10	Comune di Desenzano	Desenzano	31853	27/10/2014	DVA-2014-0035093	Pag. 21 della Relazione Tecnica: *Quale ulteriore osservazione all'inserimento del Cantiere L.4.0.2 e del Cantiere L.4/5.B.1, si precisa che la superficie dei cantieri per un totale di circa 247.000 mq e sensibilmente superiore a quella indicata inizialmente nel Progetto Preliminare (PPre) che totalizzava "solo" circa 174.000 mq. La zonizzazione interna del Cantiere L.4.0.2, localizza poi la parte logistica (37.000 mq) e le aree di stoccaggio lontane dall'imbocco Est della Galleria di Lonato. In questo modo, l'occupazione di aree per il Cantiere viene estesa ulteriormente su ambiti territoriali a danno di importanti attività agricole associate a pregiate produzioni zootecniche oltre che, come descritto sopra, al sito archeologico del Lavagnone, di assoluta rilevanza mondiale. Si richiede, in tal senso, una revisione del layout del Cantiere (ad esempio, con sviluppo delle aree maggiormente in allineamento alla futura linea AV/AC ed all'A4) e una compattazione delle esigenze delle varie funzioni riducendo, per quanto possibile, l'impegno di territorio destinato al Cantiere, ancorché temporaneo.* ***L'effetto barriera del tracciato dell'AV/AC e dell'Autostrada, associato alla riduzione del terreno coltivabile, ai tempi della fase di rinaturalizzazione per le aree interessate dal Cantiere e dalle opere dell'AV/AC sono infatti, fattori di grave squilibrio economico ed occupazionale nei riguardi delle attività economiche in essere nella zona del Serraglio e del Lavagnone***	\	Si rimanda alle controdeduzioni delle osservazioni DE05 e DE06 da cui emerge che, premesso che sono necessarie superfici dei cantieri maggiori rispetto a quanto previsto nel progetto preliminare, il Proponente ha rivisto le aree individuate in fase di redazione del PE per tener conto di quanto osservato dal Comune.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
DE11	Comune di Desenzano	Desenzano	31853	27/10/2014	DVA-2014-0035093	Pag. 21 della Relazione Tecnica: *Un ulteriore elemento sul quale porre particolare attenzione riguarda l'interferenza dei cantieri con elementi di particolare rilevanza ambientale ed eco sistemica: la fascia boscata alla progr. Km 110+750 (vincolo paesaggistico art. 142comma g del D. Lgs. 42/2004e s.m.i.) e l'istituendo Parco Locale di Interesse Sovracomunale (PLIS) di San Martino, progr, Km 115+450. Il Piano di Governo del Territorio individua come azione prioritaria la tutela e la valorizzazione di un'importante porzione del territorio comunale, caratterizzata da una significativa potenzialità ecologico ambientale integrata con elementi forti appartenenti al patrimonio di riconosilbilità dei caratteri identificativi e fondativi della patria (luoghi della battaglia). Tale area costituisce Il nucleo centrale di un più esteso PLIS particolarmente strategico per la facile accessibilità e per le potenzialità di interconnessioni rispetto al sistema esteso delle aree protette. All'area del PLIS sana state associate tassi di sensibilità paesistica 4 (sensibiltà alta) e S (sensibilità molto alta), riconoscendone l'elevato valore storico ed ambientale.* ***Si raccomanda quindi particolare attenzione, responsabilità e prudenza in merito alle possibili interferenze del cantiere, considerate le sensibilità ambientali ed ecosistemiche dei luoghi.***	\	Rammentato quanto già detto al punto DE06, si evidenzia che la fase di costruzione terrà conto della sensibilità dei luoghi e saranno adottate una serie di misure di mitigazione come riportato nel progetto. Inoltre è previsto il monitoraggio ambientale per tutta la durata della costruzione.	SI
170	Sig. Alberto Zenato	Peschiera	Nessun Protocollo	24/10/2014	DVA-2014-0035118	Sig. Alberto Zenato (Titolare dell'azienda "Zenato Azienda Vitivinicola SRL" identificata catastalmente al foglio 13, map.le 1130) osserva che l'intervento antistante la nostra area prevede il passaggio in trincea mentre appena prima e appena dopo il convoglio passa in galleria artificiale. Tale intervento, nel nostro caso, prevede la totale rimozione dell'area verde da noi curata e pensato a mitigazione ambientale al fine di mascherare l'antistante tracciato autostradale e nel tentativo di attutire il rumore. Richiede di valutare l'ipotesi che anche il tratto antistante il nostro insediamento sia in galleria, continuando il tracciato dell'attigua galleria Santa Cristina, poi opportunamente ricoperta da terrene di riporto come è stato illustrato che verrà realizzato nei tratti precedenti ed a seguire; questa soluzione permetterebbe di mascherare l'infrastruttura e creare una schermatura rispetto anche al tracciato autostradale tale da consentirci la piantumazione del verde utile ai fini della mitigazione ambientale.	\	L'osservazione non è pertinente in quanto riferita ad opere non soggette a procedura di VIA.	NO
171	Sig. Alberto Zenato	Peschiera	Nessun Protocollo	24/10/2014	DVA-2014-0035118	Sig. Alberto Zenato (Titolare dell'azienda "Zenato Azienda Vitivinicola SRL" identificata catastalmente al foglio 13, map.le 1130) qualora la soluzione del punto precedente non fosse realizzabile, si chiede di pensare ad una fascia sempre di mitigazione ambientale realizzata a ridosso delle murature ad "U" che formano la trincea in modo da ripristinare anche solo in parte il verde da noi fortemente voluto ed irreparabilmente danneggiato dal passaggio del tracciato in oggetto. A tal fine, considerata la morfologia del piazzale in cemento antistante la nostra azienda, ci rendiamo disponibili a rinunciare ad una fascia di quest'ultimo per un ampiezza fino a 4m in adiacenza al predetto tracciato in modo che Vi sia permessa la realizzazione delle opere di giardinaggio necessarie.	\	Premesso che l'osservazione non è pertinente in quanto riferita ad opere non soggette a procedura VIA, si precisa che le opere di mitigazione a verde, i cui elaborati sono parte del progetto definitivo, prevedono, nella zona compresa fra gli edifici e i muri ad U, la realizzazione di una macchia di verde che consenta di mascherare l'opera. Tuttavia ottimizzazioni di tale progetto possono essere previste in fase esecutiva per condividere la scelta della tipologia di piantumazione e la relativa estensione.	SI Già previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
172	Sig. Alberto Zenato	Peschiera	Nessun Protocollo	24/10/2014	DVA-2014-0035118 DVA-2014-0035032	Sig. Alberto Zenato (Titolare dell'azienda "Zenato Azienda Vitivinicola SRL" identificata catastalmente al foglio 13, map.le 1130) si ribadisce la necessita di prestare la massima cura alle realizzande opere strutturali in ragione della stratigrafia del terreno della zona che è caratterizzato da strati argillosi e falde acquifere diffuse quindi da una scarsa portanza che renderà indispensabili interventi di fondazione massivi. A tal riguardo la nostra preoccupazione è rivolto ai possibili danni che opere di simili entità potrebbero procurare sui nostri fabbricati molto vicini al cantiere, pertanto si chiede di volerci illustrare ancor più compiutamente gli interventi che Vi apprestate ad eseguire in modo che i tecnici di nostra fiducia possano comprendere se sia necessaria una qualche forma di tutela preventiva nei nostri riguardi.	\	In fase di progettazione esecutiva, con i maggiori dettagli disponibili anche relativamente alla fase di cantiere, sarà possibile un confronto tra tecnici che garantisca gli approfondimenti necessari per evitare danni alle Vs strutture.	SI
400	Sig. Volani Antonio e Volani Chiara	Sona	Nessun Protocollo	24/10/2014	DVA-2014-0035125	[...] Destinazione d'uso: due appezzamenti di terreno agricolo sotto riportati con bordatura rossa . Foglio 27 particelle 85-192, Foglio 27 particella 107. [...] Utilizzo del bene Il terreno e in conduzione ad una azienda agricola. Osservazioni/richiesta chiarimenti [...] per i mappali 85 e 192 si prevede un titolo di espropri in parte utilizzato per il passaggio della linea ferroviaria in parte come mitigazione ambientale.[...] a) Per la particella 85 di superficie dl ha 00.36.96 si prevede un esproprio per linea ferroviari di ha 00.16.22 e per mitigazione ambientale di h 00.17.48, rimane una differenza di ha 00.03.26, si chiede un chiarimento circa l'utilizzo di questa area. b) Per la particella 192 di superficie di ha 00.36.97 si prevede un esproprio per linea ferroviaria di ha 00.13.70 e per mitigazione ambientale di ha 00.21.07. Considerate che rimane una differenza di ha 00.02.20 si chiede un chiarimento circa l'utilizzo di questa area . Per quanto riguarda la particella 107 sl prevede un titolo di esproprio utilizzato per la creazione di nuove strade, per mitigazione ambientale e altri titoli per asservimento per deviazione dei corsi d'acqua. La superficie della particella e di ha 00.45.07 sl prevede un esproprlo per strade di ha 00.10.35, per mitigazione ambientale di ha 00.00.37. Rimane una differenza di ha 00,34.35, si chiede un chiarimento circa l'utilizzo di questa area. Per asservimento per deviezione di corsi d'acqua ha 00.01.19, si chiede un chiarimento circa l'utilizzo di questa area.	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che gli indennizzi relativi alle proprietà interessate saranno effettuati sulla base delle normative vigenti (DP321/2001 e successive modifiche ed integrazioni); in ogni caso prima della fase esecutiva si terranno incontri con le singole proprietà per approfondire con maggior dettaglio le tematiche interessate	SI Già previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
401	Sig. Benamati Valentina, Sonia, Ivana, Livio e Roberto	Sona	Nessun Protocollo	27/10/2014	DVA-2014-0035202	Beneamati Valentina, Sonia, Ivana, Livio e Roberto chiedono che la pista di cantiere posizionata sui mappale 666 (Foglio 32) adiacente Ie abitazioni venga spostata a ovest in corrispondenza del termine della proprieta del Sig. Benamati Livio mappali 775/665/25 o lungo la strada comunale denominate delle Bissare o in corrispondenza dell 'altra pista di cantiere e che per accedere alla rotonda venga fatta passare a sud, lungo la linea autostradale;	\	In sede di redazione del progetto esecutivo verranno effettuate le opportune valutazioni. Si vada anche in merito i riscontri per le osservazioni avanzate dal Comune di Sona (SN38 e SN39)	SI condizionato
402	Sig. Benamati Valentina, Sonia, Ivana, Livio e Roberto	Sona	Nessun Protocollo	27/10/2014	DVA-2014-0035202	Beneamati Valentina, Sonia, Ivana, Livio e Roberto chiedono che lungo tutto il perimetro dell 'area di stoccaggio interessante i mappali 665 e 775 (.L.6.A.T.9 e L.6.S.T.16) venga posizionata opportuna barriera antipolvere e antirumore;	\	Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi. Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, …	SI Già previsto
403	Sig. Benamati Valentina, Sonia, Ivana, Livio e Roberto	Sona	Nessun Protocollo	27/10/2014	DVA-2014-0035202	Beneamati Valentina, Sonia, Ivana, Livio e Roberto chiedono che a nord della proprietà essendo la stessa prospiciente l'area dei lavori venga posizionata barriera antipolvere e antirumore;	\	Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi. Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, …	SI Già previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
404	Sig. Benamati Valentina, Sonia, Ivana, Livio e Roberto	Sona	Nessun Protocollo	27/10/2014	DVA-2014-0035202	Beneamati Valentina, Sonia, Ivana, Livio e Roberto chiedono che nel caso venissero abbattuti alberi o vegetazione che attutiscono il rumore dell'autostrada A4 gli stessi vengano sostituiti da apposite barriere antirumore;	\	Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi. Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, …	SI Già previsto
405	Sig. Benamati Valentina, Sonia, Ivana, Livio e Roberto	Sona	Nessun Protocollo	27/10/2014	DVA-2014-0035202	Beneamati Valentina, Sonia, Ivana, Livio e Roberto chiedono che la rotonda posizionata al limite della strada privata via Calvisana, via Borghe e Via Montresora venga strutturata in modo da garantire il minor disagio possibile all'abitazione del Sig. Benamati Roberto;	\	In sede di redazione del progetto esecutivo si terrà in considerazione la segnalazione.	SI condizionato
406	Sig. Benamati Valentina, Sonia, Ivana, Livio e Roberto	Sona	Nessun Protocollo	27/10/2014	DVA-2014-0035202	Beneamati Valentina, Sonia, Ivana, Livio e Roberto chiedono che essendo le abitazioni molto al di sotto dei 250m dalla linea venga garantita per gli stessi Ie misure atte a proteggerne l'integrita e in caso contrario vengano garantite le indennità opportune.	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che i danni eventualmente prodotti dalle attività di costruzione saranno indennizzati.	SI Già previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
407	Sig. Romani Sergio, Tiziano, Elena e Nicoli Giuliana	Sona	Nessun Protocollo	28/10/2014	DVA-2014-0035325	*I sottoscritti:* *- Romani Sergio [...]* *- Nicoli Giuliano [...]* *- Romani Tiziano [...]* *- Romani Elena [...]* *In qualità di proprietari dei fabbricati residenziali prospicienti lungo la strada vicinale Della Grola, sulla quale è prevista una pista di cantiere che collega la strada comunale via Monzambana con la area di cantiere di stoccaggio n. L6ST16 ubicata a sud del tracciato della ferrovia in progetto, con la presente chiedono che venga spostato il percorso previsto della pista di cantiere (A) (si veda allegegato Sona-18-1) citata dalla strada vicinale Della Grola su terreno sempre di proprietà dei sottoscritti lungo una linea parallela (B) (si veda allegegato Sona-18-1) che costeggia a nord la linea autostradale Brescia- Verona- Vicenza - Padova SPA, come indicato sull' estratto di mappa allegato. La linea proposta insisterà sulle particelle distinte al Catasto Terreni del Comune di Sona, fg. 31, mappali n. 57,58,451,460,548,541,543,145, 104,168.* *I motivi della presente richiesta sono dovuti al fatto che la pista di cantiere, così come prevista, passa adiacente a pochi metri di distanza, dai fabbricati di abitazione dei nuclei famigliari dei richiedenti. In questo modo si verrebbe a creare una situazionedi disagio per le famiglie residenti, tutte con bambini, a causa di traffico di mezzipesanti, rumore, polveri, vibrazioni, interferenza i mezzi di cantiere con autovetture e mezzi agricoli, quindi anche una situazione di pericolo.* *Inoltre l'adeguamento della strada vicinale esistente per il traffico dei mezzi pesanti comporterebbe problemi per gli impianti tecnologici esistenti, Acqua, Gas, Enel, Telecom, Fognature. Tutto questo comporterebbe un grave disagio per le famiglie residenti e danni psicologici ai bambini, la vita quotidiana delle famiglie ne sarebbe sconvolta*	\	In sede di redazione del PE verranno effettuate le opportune valutazioni. Si veda anche riscontro all'osservazione del Comune di Sona (SN39).	SI condizionato

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
408	Sig. Romani Sergio e Tiziano	Sona	Nessun Protocollo	28/10/2014	DVA-2014-0035345	*I sottoscritti:* *- Romani Sergio [...]* *- Romani Tiziano [...]* *in qualità di titolari dell' AZIENDA AGRICOLA ROMANI TIZIANO E SERGIO con sede in S. Giorgio in Salici di Sona, cap 37060, via Grola n. 3, e proprietari del fabbricato adibito ad allevamento bovini da latte distinto al Catasto Fabbricati del Comune di Sona, fg. 31, mappale n.542, prospiciente lungo la strada vicinale Della Grola, sulla quale è prevista una pista di cantiere che collega la strada comunale via Monzambana con la area di cantiere di stoccaggio n. L6ST16 ubicata a sud del tracciato della ferrovia in progetto, con la presente chiedono* *che venga spostato il percorso previsto della pista di cantiere (A) (si veda allegegato Sona-19-1) citata dalla strada vicinale Della Grola su terreno sempre di proprietà dei sottoscritti lungo una linea parallela (B) (si veda allegegato Sona-19-1) che costeggia a nord la linea autostradale Brescia- Verona- Vicenza - Padova SPA, come indicato sull' estratto di mappa allegato. La linea proposta insisterà sulle particelle distinte al Catasto Terreni del Comune di Sona, fg. 31, mappali n. 57,58,451,460,548,541,543,145, 104,168.* *I motivi della presente richiesta sono dovuti al fatto che la pista di cantiere, così come prevista, passa adiacente, a pochi metri di distanza, a sud delle abitazioni dei titolari e a nord dall' allevamento bovini dei richiedenti.[...]. Tutto questo comporterebbe una situazione di pericolo per interferenza dei mezzi di cantiere con mezzi agricoli e personale che devono continuamente attraversare il percorso tra le case e l' allevamento.* *Inoltre l' adeguamento della strada vicinale esistente per il traffico dei mezzi pesanti comporterebbe problemi per gli impianti tecnologici esistenti, Acqua, Gas, Enel, Telecom, Fognaturee si dovrebbero rifare i canali di irrigazione consorziali esistenti lungo la strada*	\	In sede di redazione del progetto esecutivo verranno effettuate le opportune valutazioni in relazione alla fattibilità della richiesta. Si veda anche riscontro all'osservazione del Comune di Sona (SN39)	SI condizionato

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
609	Ance Brescia	Intera tratta	Nessun Protocollo	28/10/2014	DVA-2014-0035389	*[...] Le osservazioni di codesta Associazione si concentrano, in particolare, sulla parte del progetto che prevede di soddisfare il fabbisogno di materiali inerti per la realizzazione dell'opera facendo esclusivamente ricorso a cave "di prestito", con l'attivazione di ben sei impianti, da collocarsi a ridosso del tracciato della linea ferroviaria che dovrà essere realizzata. Nella procedura di valutazione di impatto ambientale, infatti, pare che non siano state prese nella dovuta considerazione le alternative alle modalità di approvvigionamento degli inerti che il mercato già offre. Va rilevato, infatti, come il territorio bresciano sia particolarmente ricco di attività estrattive che forniscono al mercato ed alle imprese del settore materiali di comprovata qualità.* *Come anticipato, inoltre, la crisi che da diversi anni colpisce il settore edile, cui almeno in gran parte i materiali derivanti dall'attività estrattiva si rivolgono, consente al mercato degli inerti di essere in grado di includere nel fabbisogno ordinario, le richieste di materiale di CEPAV DUE, sia con inerti naturali che lavorati. E' doveroso, inoltre, sottolineare come fra le principali finalità della valutazione di impatto ambientale vi siano quelle volte ad assicurare la protezione delle risorse ed il loro uso razionale , e dunque, proprio sulla base di tali finalità è necessaria una preliminare valutazione del rapporto costi-benefici del progetto dal punto di vista ambientale, economico e sociale.* *Non va dimenticato, inoltre, come lo strumento della cava di prestito costituisca un'eccezione alla regola generale stabilita dalle normative che regolamentano l'attività estrattiva in generale. Tali norme, infatti, prevedono la necessità di una pianificazione specifica e ragionata all'interno di ambiti territoriali estrattivi precisamente individuati attraverso lo strumento preliminare della valutazione ambientale strategica (VAS), strumento che si sostanzia nell'analisi preventiva degli effetti che potranno essere indotti sull'ambiente dall'attuazione della citata pianificazione. La stessa legge della Regione Lombardia n.14/98, ai sensi dell'art. 38, recependo tali principi, dispone che l'estrazione di sostanze di cava in ambiti estrattivi non previsti dai piani cave sia ammessa solo per esigenze straordinarie, connesse alla*	\	Il proponente ritiene che possano essere recepite le richieste pervenute dal territorio e quindi che possa essere modificato il progetto solo in concomitanza dell'attuazione contemporanea delle seguenti condizioni che costituiscono, di fatto, una ridistribuzione dei punti di estrazione, compatibile con una distribuzione delle cave equilibrata lungo il tracciato ferroviario. Qualora una sola delle seguenti condizioni non fosse ritenuta opportuna il proponente conferma la richiesta delle 7 cave di prestito come ipotizzate in PD e sommariamente riepilogate in precedenza. Di seguito si riporta quindi la soluzione complessiva e trasversale ipotizzata a seguito del confronto con il territorio: • Conferma della cava sita nel Comune di Lograto. Tale cava è territorialmente strategica per il reperimento di inerti e quindi irrinunciabile, anche in considerazione alla posizione ed alla vicinanza alle aree di lavoro che minimizzano il percorso dei mezzi e quindi riducono l'impatto complessivo della realizzazione dell'opera. Occorre inoltre sottolineare che per la cava in oggetto è previsto per il totale ritombamento a piano campagna e la restituzione delle aree alla loro funzionalità originaria entro il termine di completamento dei lavori. • Possibilità di sfruttare la cava posta nell'ATE n. 26. Considerato che allo stato l'ATE è già stato in parte coltivato, si ritiene plausibile una autorizzazione per una nuova escavazione fino ad una quota di -35 mt, come previsto dalle schede del piano cave dell'ATE 26 ristabilendo il piano agricolo alla nuova quota. Gli Enti ed il proprietario della cava sono favorevoli a tale significativo potenziamento, che evita devastazione di nuove aree. Tale cava era stata segnalata quale cava	SI condizionato

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
168	Sig. Moretti Giacomo	Montichiari	Nessun Protocollo	28/10/2014	DVA-2014-0035412	Moretti Giacomo (titolare azienda agricola) fa presente i problemi che causa il passaggio della linea alla sua attività di coltivatore diretto (foglio 4 mappale 3, foglio 3 mappale 18 e 9) in particolare: • che tale opera ridurrà la superficie da lui coltivata; • che sarà da valutare anche il possibile danno che tale costruzione può recare alle coltivazioni visto che in tali terreni vengono coltivati anche prodotti per alimentazione umana (Piselli, Fagiolini freschi). • che eventuali realizzazioni di cave sui terreni provocherebbero i medesimi problemi. • che tale opera impedirà (in quanto tagliati in due dal tracciato) l'irrigazione di una buona parte dei terreni sopra descritti con i mezzi predisposti dal sig. Moretti, infatti l'azienda usa per tale operazione dei Pivot (precisamente definiti Lateral Movie) ovvero macchinari fisicamente lunghi circa 300 mt formati da 5 campate più asta a sbalzo ; • e che tali mezzi non potranno raggiungere tutti i terreni per i quali sono stati installati e predisposti in quanto fisicamente il loro percorso sarà tagliato dal tracciato dell'Alta Velocità che ne impedirà il funzionamento (andrebbero a sbattere contro il tracciato dell'Alta Velocità) • che questo per l' azienda comporta notevoli danni economici e più precisamente: l'impossibilità di utilizzare l'attuale sistema di irrigazione ; la necessità di sostenere altre spese per predisporre un nuovo sistema di irrigazione per i terreni al di là della linea Alta Velocità, la rimozione e riorganizzazione delle tubazioni interrate funzionali al funzionamento dell'attuale impianto di irrigazione che viene utilizzato anche per tutto il resto dell'azienda agricola. Per quanto sopra chiede il contenimento dell'entità del danno e la sua quantificazione in vista di un risarcimento. Invita a valutare un'eventuale modifica del tracciato dell'AV.	\	Si precisa che per la remunerazione degli espropri (acquisizioni o occupazioni temporanee) che si renderanno necessari per la realizzazione dell'opera si utilizzeranno le procedure basate cioè sull'attuale legislazione in vigore (Testo Unico di cui al DPR n. 327/2001 e ss.mm.ii.).	SI
537	Sig. Gavazzoli Eraldo	Travagliato	Nessun Protocollo	28/10/2014	DVA-2014-0035422	Gavazzoli Eraldo riporta una lettera già presentata nel 2003 da Rosso Maria Teresa. La linea ferroviaria passerebbe sopra la mia abitazione e quelle dei miei familiari e sopra i magazzini ed i depositi di una attività di posa di pavimenti e caminetti gestita da mio figlio (Gavazzoli Eraldo). Faccio presente: che all'interno della mia proprietà vi sono n. 3 abitazioni distinte, un magazzino deposito ed una esposizione di materiali; che il tracciato della linea ferroviaria distruggerebbe le abitazioni il deposito e l'esposizione; che tre famiglie perderebbero oltre la casa anche il lavoro; che ad oggi nessuno, ne del Comune di Travagliato, né della Provincia di Brescia, né della società che si occupa della costruzione della linea ferroviaria mi ha mai contattato per comunicarmi quanto sta per accadere. Quindi in virtù di quanto sopra chiedo di astenerVi dal prendere ogni decisione relativa alla mia proprietà senza prima avermi contattato.	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che si procederà sulla base delle normative vigenti (DPR327/2001 e successive modifiche ed integrazioni) per il riconoscimento di indennizzi alle proprietà interessate in presenza di danni. In ogni caso prima della fase esecutiva si terranno incontri con le singole proprietà per approfondire con maggior dettaglio le tematiche interessate.	SI Già previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
149	Sig. Podestà Dario	Desenzano	Nessun Protocollo	28/10/2014	DVA-2014-0035435	*[...] Podestà Dario in qualità di proprietario e socio dell'Azienda Agricola Armea di Podestà & C. s.s sita nel Comune di Desenzano del Garda fgl.N° 52 dopo aver visionato le tavole di progetto fa presente quanto segue:* *Dal 2000 è esistente oltre all'Azienda Agricola con produzione vitivinicola e cerealicola un Agriturismo con ospitalità e ristorazione denominato Agriturismo Armea [...].* *Il passaggio della ferrovia oltre a togliere all'azienda agricola 20.502mq di terra e quindi diminuire la capacità produttiva del 25% [...] deturpa la potenzialità turistica ricettiva dell'agriturismo [...], dalle tavole di progetto si evidenzia inoltre che nel terreno di mia proprietà vi è l'intenzione di creare una area tecnica e una area di stoccaggio materiale che durerà per tutta la durata del cantiere con inevitabile danno sia dal punto di vista ambientale che dell'inquinamento acustico e atmosferico. [...].* *Si osserva di non capire quali e come saranno sistemate le zona destinate a riqualificazione ambientale, superfici che si asservano per deviazioni di corsi d'acqua, superfici che si assoggettano a servitù per pubblici servizi.* *Si richiede che [...] vengano salvaguardate nel miglior modo possibile le due attività (durante la lunghissima durata del cantiere, e in futuro durante l'esercizio della normale attività ferroviaria) permettendo la continuazione dell'attività turistica ricettiva ed agricola esistente, per questa si evidenzia la necessità di rifare una nuova valutazione d'impatto ambientale rispetto a quella ora in possesso del 2003.*	\	Premesso che gli indennizzi sulle aree espropriate e/o acquisite in via temporanea e che eventuali danni saranno valutati e compensati nel corso dei lavori in base a quanto previsto dalla normativa vigente (D.P.R. n. 327/2001 e ss.mm.ii.), eventuali variazioni alle aree tecniche e di stoccaggio (comunque idispdensabili per la realizzazione della linea ferroviaria) potranno essere valutate in fase esecutiva	SI condizionato
150	Sig. Podestà Dario	Desenzano	Nessun Protocollo	28/10/2014	DVA-2014-0035435	*[...]* *Si suggerisce la possibilità di allungare la galleria già in progetto per il superamento del casello dell'autostrada di Sirmione che sembra iniziare verso la fine della mia proprietà.*	\	Con riferimento alla richiesta di allungamento della galleria, si fa presente che in corrispondenza della cascina il tracciato è quasi a piano campagna, dunque la realizzazione di una galleria - che implicherebbe un ingente impegno economico - non troverebbe alcuna giustificazione tecnica, tenendo conto che il progetto già prevede ove necessario le misure di mitigazione per la riduzione di tali impatti.	NO
199	Sig. Menegoli Pietro	Sommacampagna	Nessun Protocollo	28/10/2014	DVA-2014-0035506	*[...] Menegoli Pietro (espropri o occupazione temporanea foglio 2 piano 72 mappale 506 e piano 73 mappale 56 e 58, evidenzia in data 03/12/12 ha provveduto ad aggiornare l'immobile al catasto urbano oltre a quello agricolo ove lo era già) Indica:* *- In alcuni elaborati l'edificio L137-S-S non viene considerato (inquinamento acustico), in altre è analizzato (inquinamento sismico vibrazioni), in altre ancora compare come edificio da demolire.*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che saranno risolte in fase di progettazione esecutiva le incongruenze presenti negli elaborati progettuali.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
200	Sig. Menegoli Pietro	Sommacampagna	Nessun Protocollo	28/10/2014	DVA-2014-0035506	Menegoli Pietro (espropri o occupazione temporanea foglio 2 piano 72 mappale 506 e piano 73 mappale 56 e 58, evidenzia in data 03/12/12 ha provveduto ad aggiornare l'immobile al catasto urbano oltre a quello agricolo ove lo era già) Indica: *- Non esiste una elaborazione della progettazione, rilocalizzazione / ricostruzione della abitazione da demolire. (per alcuni Cittadini esistono prescrizioni atte a quanta detto, esigo lo stesso trattamento). Nella fattispecie si afferma che se la procedura di esproprio diventerà esecutiva chi espropria dovrà farsi carico della progettazione, rilocalizzazione / ricostruzione della abitazione in oggetto censita al catasto urbano di Sommacampagna VR al foglio 2 mappale n. 506 can uguale volumetria e pertinenze e confacente alle caratteristiche attuali. Da concordare inoltre il luogo dove sarà rilocata precisando che potrebbe essere rilocata sui rimanente terreno non espropriato della medesima proprietà: di questa attività comunque si richiede in via prioritaria a qualsiasi decisione la mia insindacabile volontà. Si evince che negli elaborati del progetto in esame esistono già casi, con prescrizioni del CIPE, che usufruiranno del medesimo trattamento; pertanto, come cittadino del Comune di Sommacampagna e d'ITALIA ho diritto allo stesso trattamento. La liberazione dell'edificio, se la procedura sarà in essere, avverrà solo dopo il realizzo del ricollocamento con tutti gli oneri (oneri tecnici di progettazione, realizzazlone, trasloco, distacchi dei vecchi servizi e quant'altro necessiti al fine del cambio di residenza) a Vostro carico quindi Ie attivita di esproprio e saranno strettamente vincolate a quanto detto.*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che gli indennizzi relativi alle proprietà interessate saranno effettuati sulla base delle normative vigenti (DP321/2001 e successive modifiche ed integrazioni); in ogni caso prima della fase esecutiva si terranno incontri con le singole proprietà per approfondire com maggior dettaglio le tematiche interessate	SI Già previsto
201	Sig. Menegoli Pietro	Sommacampagna	Nessun Protocollo	28/10/2014	DVA-2014-0035506	Menegoli Pietro (espropri o occupazione temporanea foglio 2 piano 72 mappale 506 e piano 73 mappale 56 e 58, evidenzia in data 03/12/12 ha provveduto ad aggiornare l'immobile al catasto urbano oltre a quello agricolo ove lo era già) Indica: - Si riscontra che Ie pertinenze della mia proprietà (n.2 garage e locale caldaia) non sono elaborate nella mappa edifici da demolire.	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si prende atto tuttavia della segnalazione e si procederà all'aggiornamento degli elaborati specifici relativi a demolizioni ed espropri	SI
202	Sig. Menegoli Pietro	Sommacampagna	Nessun Protocollo	28/10/2014	DVA-2014-0035506	Menegoli Pietro (espropri o occupazione temporanea foglio 2 piano 72 mappale 506 e piano 73 mappale 56 e 58, evidenzia in data 03/12/12 ha provveduto ad aggiornare l'immobile al catasto urbano oltre a quello agricolo ove lo era già) Indica: - Negli elaborati prodotti da Voi, e resi pubblici, non esiste un progetto che definisca nel tempo la realizzazione e pertanto nemmeno la restituzione dell'esproprio temporaneo.	\	La durata delle occupazioni verrà definita in concomitanza dell'avvio delle procedure di esproprio e commisurata alle specifiche esigenze di cantiere.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
203	Sig. Menegoli Pietro	Sommacampagna	Nessun Protocollo	28/10/2014	DVA-2014-0035506	Menegoli Pietro (espropri o occupazione temporanea foglio 2 piano 72 mappale 506 e piano 73 mappale 56 e 58, evidenzia in data 03/12/12 ha provveduto ad aggiornare l'immobile al catasto urbano oltre a quello agricolo ove lo era già) Indica: - Si evince che il frutteto irriguo di proprietà non è considerato come cultura sensibile, quindi non soggetto a mitigazioni ambientali (e la frutta prodotta chi la venderà?)	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, maggiori approfondimenti saranno effettuati in fase di Progetto Esecutivo.	SI
204	Sig. Menegoli Pietro	Sommacampagna	Nessun Protocollo	28/10/2014	DVA-2014-0035506	Menegoli Pietro (espropri o occupazione temporanea foglio 2 piano 72 mappale 506 e piano 73 mappale 56 e 58, evidenzia in data 03/12/12 ha provveduto ad aggiornare l'immobile al catasto urbano oltre a quello agricolo ove lo era già) Indica: - Si segnala inoltre, la mancanza dello studio/progettazione rimodulazione delle condutture di irrigazione a scorrimento per i frutteti citati soggetti ai vari espropri, dovranno essere rimodulati assieme alle viabilità del fondo agricolo con un ulteriore costo che VOI dovrete sopperire.	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si prende atto tuttavia della segnalazione per garantire il sistema irriguo del frutteto e l'accessibilità ai fondi. Maggiori approfondimenti saranno effettuati in fase di Progetto Esecutivo.	SI
205	Sig. Menegoli Pietro	Sommacampagna	Nessun Protocollo	28/10/2014	DVA-2014-0035506	Menegoli Pietro (espropri o occupazione temporanea foglio 2 piano 72 mappale 506 e piano 73 mappale 56 e 58, evidenzia in data 03/12/12 ha provveduto ad aggiornare l'immobile al catasto urbano oltre a quello agricolo ove lo era già) Indica: - Oltre a quanto già detto dall'abitazione è raggiungibile il fondo agricolo coltivato a frutteto irriguo senza necessità alcuna di transitare con i mezzi agricoli sul suolo pubblico, negli elaborati del progetto non riscontro nessun progetto, pertanto si ricorda che sarò gravato da un ulteriore danno (mezzi agricoli da acquistare per poter rispettare codici stradali per arrivare al fondo).	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, maggiori approfondimenti saranno effettuati in fase di Progetto Esecutivo. I danni alla proprietà verranno indennizzati. TEZZON:	SI
206	Sig. Menegoli Pietro	Sommacampagna	Nessun Protocollo	28/10/2014	DVA-2014-0035506	Menegoli Pietro (espropri o occupazione temporanea foglio 2 piano 72 mappale 506 e piano 73 mappale 56 e 58, evidenzia in data 03/12/12 ha provveduto ad aggiornare l'immobile al catasto urbano oltre a quello agricolo ove lo era già) Indica: - Si osserva, negli elaborati prodotti da Voi e resi pubblici, che non esiste un progetto temporale per la realizzazione della viabilità di cantiere per la quale si prevede esproprio temporaneo senza data di ripristino della stessa alla morfologia agricola in essere ad oggi.	\	La durata delle occupazioni verrà definita in concomitanza dell'avvio delle procedure di esproprio e commisurata alle specifiche esigenze di cantiere.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
207	Sig. Menegoli Pietro	Sommacampagna	Nessun Protocollo	28/10/2014	DVA-2014-0035506	Menegoli Pietro (espropri o occupazione temporanea foglio 2 piano 72 mappale 506 e piano 73 mappale 56 e 58, evidenzia in data 03/12/12 ha provveduto ad aggiornare l'immobile al catasto urbano oltre a quello agricolo ove lo era già) Indica: - Inoltre come ricettore danni da inquinamento acustico, sismico/vibrazione e da polveri non essendo chiaro il processo, in quanto per alcuni elaborati l'edificio L137-S-5 ed il terreno evidenziato nei mappali di esproprio non vengono considerati (inquinamento acustico ed inquinamento da poveri), in altri compare (inquinamento sismico vibrazioni), in altri ancora compare come edificio da abbattere, si notifica che vengono sottovalutati gli impatti ambientali nelle fasi di cantierizzazione e di esercizio. Inoltre tutti gli studi sono relativi a studi di simulazione o prove su siti con caratteristiche diverse quini solo simulazioni anche se strumentali.	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che per la fase di cantiere gli studi presentati hanno carattere previsionale e rispondono ai criteri dettati dalla normativa vigente; in fase di corso d'opera è prevista l'attuazione del piano di monitoraggio ambientale che consentirà di controllare gli effetti della costruzione e prevedere azioni correttive/mitigative in caso di criticità	SI Già previsto
132	Valore Reae Sgr Spa	Castenedolo	Nessun Protocollo	29/10/2014	DVA-2014-0035552	*Vi preghiamo di prendere visione delle comunicazione allegate.*	\	Il proponente ritiene che possano essere recepite le richieste pervenute dal territorio e quindi che possa essere modificato il progetto solo in concomitanza dell'attuazione contemporanea delle seguenti condizioni che costituiscono, di fatto, una ridistribuzione dei punti di estrazione, compatibile con una distribuzione delle cave equilibrata lungo il tracciato ferroviario. Qualora una sola delle seguenti condizioni non fosse ritenuta opportuna il proponente conferma la richiesta delle 7 cave di prestito come ipotizzate in PD e sommariamente riepilogate in precedenza. Di seguito si riporta quindi la soluzione complessiva e trasversale ipotizzata a seguito del confronto con il territorio: • Conferma della cava sita nel Comune di Lograto. Tale cava è territorialmente strategica per il reperimento di inerti e quindi irrinunciabile, anche in considerazione alla posizione ed alla vicinanza alle aree di lavoro che minimizzano il percorso dei mezzi e quindi riducono l'impatto complessivo della realizzazione dell'opera. Occorre inoltre sottolineare che per la cava in oggetto è previsto per il totale ritombamento a piano campagna e la restituzione delle aree alla loro funzionalità originaria entro il termine di completamento dei lavori. • Possibilità di sfruttare la cava posta nell'ATE n. 26. Considerato che allo stato l'ATE è già stato in parte coltivato, si ritiene plausibile una autorizzazione per una nuova escavazione fino ad una quota di -35 mt, come previsto dalle schede del piano cave dell'ATE 26 ristabilendo il piano agricolo alla nuova quota. Gli Enti ed il proprietario della cava sono favorevoli a tale significativo potenziamento, che evita devastazione di nuove aree. Tale cava era stata segnalata quale cava	SI condizionato

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
164	Sig. Federici Celeste e LEM ITALIA Srl	Lonato	Nessun Protocollo	29/10/2014	DVA-2014-0035601	Le osservazioni riguardano il tratto di galleria naturale posto tra il km 106,4 e il km 107, nel territorio del Comune di Lonato del Garda. I proponenti l'osservazione sono il proprietario del fabbricato di civile abitazione, ivi residente, posto in via Chiavicone 2, sul mappale 20 foglio 35, e la Società LEM ITALIA S.r.l. proprietaria del complesso industriale posto in via Isonzo 5, sui mappali 172 e 259 foglio 35. Essi evidenziano alcune discordanze tra gli elaborati di progetto in merito all'occupazione temporanea delle aree necessarie per la costruzione della galleria naturale. In particolare: - Nel "piano particolareggiato della cantierizzazione GN02 a doppia canna etc." di cui alla tavola rubricata con codice IN0500DE2PSCA00000070 gli immobili di civile abitazione di cui al mappale 20 foglio 35 sono inclusi in un' area campita in giallo retinato diagonalmente, denominata in legenda "area tecnica"; le aree del complesso produttivo LEM ITALIA non sono interessate dalla predetta previsione in quel medesimo elaborato.	\	In sede di progettazione esecuitva verranno eliminate le eventuali incongruenza tra gli elaborati progettuali relativi alla diverse tematiche.	SI
165	Sig. Federici Celeste e LEM ITALIA Srl	Lonato	Nessun Protocollo	29/10/2014	DVA-2014-0035601	- Negli elaborati rinvenuti sul sito di questa Ministero relativi al progetto definitivo, nella tavola denominata "aree da occupare temporaneamente per la costruzione", rubricata con codice IN0500DE215GN02000020, si rinviene una previsione diversamente articolata: le aree che costituiscono il piazzale d'ingresso della stabilimento LEM ITALIA verrebbero in quest'ultima ipotesi temporaneamente occupate.	\	In sede di progettazione esecutiva verranno eliminate le eventuali incongruenza tra gli elaborati progettuali relativi alla diverse tematiche.	SI
166	Sig. Federici Celeste e LEM ITALIA Srl	Lonato	Nessun Protocollo	29/10/2014	DVA-2014-0035601	- Nell'elaborato del medesimo progetto definitivo denominato "Interferenze superficiali", rubricato con codice IN0500DP6BZGN02000071, l'ubicazione del pozzo provvisorio nominato con la sigla PK107+072,51 contraddice in parte alla precedente perimetrazione dell'area di cantiere, infatti la realizzazione del manufatto previsto in quel punto comporta un allargamento dell'area in lato est.	\	In sede di progettazione esecutiva verranno eliminate le eventuali incongruenza tra gli elaborati progettuali relativi alla diverse tematiche.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
167	Sig. Federici Celeste e LEM ITALIA Srl	Lonato	Nessun Protocollo	29/10/2014	DVA-2014-0035601	Si riportano le osservazioni di carattere generale avanzate dai sig. Federici e LEM Italia: a) il grado di approfondimento della documentazione di progetto della VIA approssimato, contraddittorio e in sintesi insufficiente. b) posto che nessuna definitiva espropriazione è prevista nel progetto per gli immobili suddetti, richiedono di comprendere l'esatta natura della generica servitù che si prevede di imporre ai fabbricati urbani e delle loro pertinenze e soprattutto per le attività industriali il grado di interferenza che verrà esercitato al fine di definire i danni e disagi legati all'opera e ai sui cantieri sugli immobili e le attività suddette. c) La mitigazione dell'impatto ambientale delle opere e nella fattispecie legata a criteri concorsuali di accertamento di danni e disagi legati all'opera e ai cantieri, nonché al loro pronto risarcimento; le minusvalenze immobiliari legate alla non meglio esplicitata servitù deve trovare preliminare e migliore definizione a tutela dell'interesse di chi dovrà subirle.	\	Gli asservimenti sui fabbricati verranno eventualmente imposti solo a seguito della verifica del superamento dei limiti di legge; al riguardo si utilizzeranno le procedure basate sull'attuale legislazione in vigore /DPR 327/2001 e ss.mm.ii). In ogni caso prima della fase esecutiva sono previsti incontri specifici con le singole proprietà.	SI Già previsto
173	Sig. Guidi Rosanna, Montresor Giovanni, Montresor Lidia, Montresor Francesco, Montresor Lucia e Montresor Michele e l' Azienda Agricola Ottella ed Impresa Agricola Montresor Lidia e Francesco	Peschiera	Nessun Protocollo	29/10/2014	DVA-2014-0035608	I proponenti le osservazioni sono i Sigg. Guidi Rosanna, Montresor Giovanni, Montresor Lidia, Montresor Francesco, Montresor Lucia e Montresor Michele e l' Azienda Agricola Ottella ed Impresa Agricola Montresor Lidia e Francesco. Il progetto prevede l'attraversamento della zona molta ristretta di produzione d'uve pregiate per vino di qualità Lugana DOC. I proponenti evidenziano i danni diretti ai beni ed ai prodotti derivanti da essi, nonché alle attività insediate. In sintesi: rilevante numero di ettari di esproprio; scomparsa della vocazione vitivinicola per la consistente presenza dei cantieri; compromissione delle attività agrituristiche, ecc. I danni interesseranno l'Azienda Agricola Ottella, la cascina denominata "Cascina Girolda, le proprietà condotte dagli Ottella in Comune di Ponti sul Mincio, ove è presente un cantiere di stoccaggio, e in Loc. Massoni ove pure è sito un cantiere di stoccaggio. Per quanto sopra sintetizzato i soggetti citati richiedono di optare per la soluzione di utilizzare, nella tratta in questione (circa 9 km) la linea storica ferroviaria, adeguatamente potenziata.	\	Le osservazioni non attengono alle parti di opera oggetto di procedura VIA-	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
194	Sig. Guidi Rosanna, Montresor Giovanni, Lidia, Francesco, Lucia e Michele e l' Azienda Agricola Ottella ed Impresa Agricola Montresor Lidia e Francesco	Ponti sul Mincio	Nessun Protocollo	29/10/2014	DVA-2014-0035608	Il progetto prevede l'attraversamento della zona molta ristretta di produzione d'uve pregiate per vino di qualità Lugana DOC. I proponenti evidenziano i danni diretti ai beni ed ai prodotti derivanti da essi, nonché alle attività insediate. In sintesi: rilevante numero di ettari di esproprio; scomparsa della vocazione vitivinicola per la consistente presenza dei cantieri; compromissione delle attività agrituristiche, ecc. I danni interesseranno l'Azienda Agricola Ottella, la cascina denominata "Cascina Girolda, le proprietà condotte dagli Ottella in Comune di Ponti sul Mincio, ove è presente un cantiere di stoccaggio, e in Loc. Massoni ove pure è sito un cantiere di stoccaggio. Per quanto sopra sintetizzato i soggetti citati richiedono di optare per la soluzione di utilizzare, nella tratta in questione (circa 9 km) la linea storica ferroviaria, adeguatamente potenziata.	\	Premesso che la richiesta di spostamento del tracciato non è pertinente in quanto l'opera è già stata autorizzata con l'approvazione del progetto preliminare nel 2003 (Delibera CIPE n.120), si precisa che in fase esecutiva potranno essere possibili ottimizzazioni delle aree di cantiere.	NO
610	Comune di Botticino, Comune di Nuvolento, Comune di Nuvolera, Comune di Paitone, Comune di Serle	Intera tratta	Nessun Protocollo	29/10/2014	DVA-2014-0035725	*[...]Ne consegue che nella fase di vita del cantiere AV (tratta bresciana) il comparto estrattivo del Botticino e delle Brecce sarà in grado di soddisfare il fabbisogno complessivo di materiale necessario alla realizzazione di tutti i rilevati e di tutti i sottofondi senza dover ricorrere alle cosiddette "cave di prestito".[...]Per tutto quanto sopra indicato e per il molto di più che ci sarà possibile dettagliare in occasione di future audizioni o di Vs. sopralluoghi conoscitivi presso il bacino ribadiamo con forza che l'utilizzo del pietrisco calcareo prodotto nei bacini estrattivi del "Botticino " e delle "Brecce Variegate" è da preferire all'apertura di cave di prestito sul territorio, peraltro in larga parte contestate anche dai territori e dai Comuni ove le stesse sono previste per le seguenti ragioni:* *a) Idoneità e validità del materiale,* *b) Immediata disponibilità del prodotto in idonee quantità,* *c) Costo ambientale zero in quanto sottoprodotto dell'estrazione della pietra ornamentale disponibile senza aggiuntivi consumi di suolo,* *d) Vicinanza tra il luogo di reperibilità del materiale ed il cantiere AV nella sua tratta bresciana (variabile tra i 10 ed i 20 Km),* *e) Sgombero dei cantieri con indubbia implementazione della produzione di pietra ornamenta le e da taglio,* *f) Miglioramento delle condizione di salute e di sicurezza dei luoghi di lavoro,* *g) Positivo risvolto sinergico in termini di esportazioni di materiali italiani di indubbio pregio (marmi) con indubbia ripercussione in positivo sul PIL nazionale e sui bilanci comunali in conseguenza di un maggior introito dei cosiddetti diritti di escavazione.*	\	Il proponente ritiene che possano essere recepite le richieste pervenute dal territorio e quindi che possa essere modificato il progetto solo in concomitanza dell'attuazione contemporanea delle seguenti condizioni che costituiscono, di fatto, una ridistribuzione dei punti di estrazione, compatibile con una distribuzione delle cave equilibrata lungo il tracciato ferroviario. Qualora una sola delle seguenti condizioni non fosse ritenuta opportuna il proponente conferma la richiesta delle 7 cave di prestito come ipotizzate in PD e sommariamente riepilogate in precedenza. Di seguito si riporta quindi la soluzione complessiva e trasversale ipotizzata a seguito del confronto con il territorio: • Conferma della cava sita nel Comune di Lograto. Tale cava è territorialmente strategica per il reperimento di inerti e quindi irrinunciabile, anche in considerazione alla posizione ed alla vicinanza alle aree di lavoro che minimizzano il percorso dei mezzi e quindi riducono l'impatto complessivo della realizzazione dell'opera. Occorre inoltre sottolineare che per la cava in oggetto è previsto per il totale ritombamento a piano campagna e la restituzione delle aree alla loro funzionalità originaria entro il termine di completamento dei lavori. • Possibilità di sfruttare la cava posta nell'ATE n. 26. Considerato che allo stato l'ATE è già stato in parte coltivato, si ritiene plausibile una autorizzazione per una nuova escavazione fino ad una quota di -35 mt, come previsto dalle schede del piano cave dell'ATE 26 ristabilendo il piano agricolo alla nuova quota. Gli Enti ed il proprietario della cava sono favorevoli a tale significativo potenziamento, che evita devastazione di nuove aree. Tale cava era stata segnalata quale cava	SI condizionato

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CD01	Comune di Castenedolo	Castenedolo	23506	28/10/2014	DVA-2014-0035784	*[…]* *CONSIDERATO che l'Amministrazione comunale intende richiedere agli Enti competenti misure di compensazione ambientale che non sono state considerate nel Progetto Definitivo e che si sostanziano nelle seguenti opere complementari aggiuntive:* *nuovo percorso ciclopedonale a lato della strada provinciale n. 77 (Castenedolo Borgosatollo) tra l'intersezione a rotatoria in località Alpino (tra le vie Patrioti, Brescia e Bruno Boni) e l'intersezione a rotatoria in località Capodimonte (su via Monte Pasubio) all'imbocco della realizzanda strada di collegamento tra la S.P. 77, in territorio del Comune di Castenedolo, e la S.P. 23, in territorio del Comune di Borgosatollo, in seguito alla cui apertura il tratto di S.P. 77 sul territorio di Castenedolo sopra indicato subirà un innegabile aumento del traffico in transito a fronte del quale si rende necessaria un'adeguata protezione nei confronti degli utenti deboli circolanti su tale arteria provinciale;*	€ 1.390.000	Precisato che la misura di compensazione richiesta è ubicata in un'area distante da quella interessata dalla linea ferroviaria, l'intervento, seppur poco definito dal Comune, è fattibile. Si ipotizza uno sviluppo di circa 2 km.	SI
CD02	Comune di Castenedolo	Castenedolo	23506	28/10/2014	DVA-2014-0035784	*- nuova intersezione a rotatoria presso l'incrocio tra le strade comunali via Le Ghiselle (attualmente a fondo chiuso) e via dei Santi (in territorio del Comune di Brescia); - nuova intersezione a rotatoria, in luogo dell'attuale intersezione a raso, presso l'incrocio tra via Tenente Olivari (strada provinciale n. 66 in direzione Ghedi) e la strada comunale via Matteotti (ex strada statale n. 236, successivamente provinciale n. 236, in direzione Montichiari); - nuova intersezione a rotatoria, in luogo dell'attuale intersezione a raso, presso l'incrocio tra via Tenente Olivari (strada provinciale n. 66 in direzione Ghedi) e le strade comunali via Volta e via Garibaldi;*	€ 1.050.000	Precisato che la misura di compensazione richiesta è ubicata in un'area distante da quella interessata dalla linea ferroviaria, le tre rotatorie sono fattibili.	SI
CD03	Comune di Castenedolo	Castenedolo	23506	28/10/2014	DVA-2014-0035784	*- nuova intersezione a rotatoria a confine dell'ADT 9, nella zona industriale di via Risorgimento, che consenta l'innesto al nuovo tratto di strada posto a carico dell'ADT stesso;*	€ 350.000	Precisato che la misura di compensazione richiesta è ubicata in un'area distante da quella interessata dalla linea ferroviaria, l'intervento è fattibile.	SI
CD04	Comune di Castenedolo	Castenedolo	23506	28/10/2014	DVA-2014-0035784	*- nuovo tronco di fognatura comunale dalla Cascina Rizze (attualmente non allacciata) al tronco comunale di fognatura esistente su via della Santissima;*	\	Precisato che la misura di compensazione richiesta è ubicata in un'area distante da quella interessata dalla linea ferroviaria, non è inerente aspetti interferiti dalle opere e non è definita dall'ente, l'intervento non si ritiene accoglibile.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CD05	Comune di Castenedolo	Castenedolo	23506	28/10/2014	DVA-2014-0035784	*VISTA la nota presentata dall'Associazione Bresciana Cavatori di Inerti (A.B.C.I.), asseverata al protocollo comunale con n. 0023185 in data 24.10.2014, allegata alla presente deliberazione sotto la lettera "C" per farne parte integrante e sostanziale, la quale fa osservare che non sussistono le condizioni per poter concludere la procedura di VIA con un giudizio positivo di compatibilità ambientale in merito all'attivazione delle ben sei cave di prestito da collocarsi a ridosso del tracciato della linea ferroviaria da costruirsi ed, in particolare, in aree inserite nei Comuni di Calcinato, Castenedolo, Lograto e Montichiari, in quanto lo strumento della cava di prestito costituisce un'eccezione della regola generale e, in questo caso, non ricorrono i requisiti previsti dall'articolo 38 della L.R. 14/1998, in quanto: a) non sussiste alcuna impossibilità di reperimento sul mercato del materiale idoneo. L'A.B.C.I. fa rilevare, infatti, che il tessuto imprenditoriale bresciano è ricco di attività estrattive e che la crisi che attanaglia il Paese da alcuni anni permette di includere nel fabbisogno ordinario anche le richieste di materiale di CEPAV DUE sia con inerti naturali che lavorati. In particolare vi è disponibilità di materiale proveniente dalle cave già autorizzate ed inserite negli ATE;*	\	Il proponente ritiene che possano essere recepite le richieste pervenute dal territorio e quindi che possa essere modificato il progetto solo in concomitanza dell'attuazione contemporanea delle seguenti condizioni che costituiscono, di fatto, una ridistribuzione dei punti di estrazione, compatibile con una distribuzione delle cave equilibrata lungo il tracciato ferroviario. Qualora una sola delle seguenti condizioni non fosse ritenuta opportuna il proponente conferma la richiesta delle 7 cave di prestito come ipotizzate in PD e sommariamente riepilogate in precedenza. Di seguito si riporta quindi la soluzione complessiva e trasversale ipotizzata a seguito del confronto con il territorio: • Possibilità di sfruttare la cava posta nell'ATEg18 (Lograto) Si ritiene plausibile attingere dalle riserve di inerti disponibili nell'ambito dell'ATEg18 di Lograto. Gli Enti ed il proprietario della cava sono favorevoli a tale significativo potenziamento, che evita il coinvolgimento di nuove aree. Per gli inerti in esubero verrà messa a disposizione l'area dell'ATEg 14 (Cazzago S. Martino – Travagliato) e la stessa ATEg18 per le quali sono già autorizzati interventi di rimodellamento per il recupero ambientale con l'impiego di terre e rocce da scavo. Tale assetto nel comune di Lograto è stato segnalato nei primi mesi del 2015 dall'Amministrazione Comunale e dal proprietario delle aree interessate. • Possibilità di sfruttare la cava posta nell'ATE n. 26. Considerato che allo stato l'ATE è già stato in parte coltivato, si ritiene plausibile una autorizzazione per una nuova escavazione fino ad una quota di -35 mt, come previsto dalle schede del piano cave dell'ATE 26 ristabilendo il piano agricolo alla nuova quota. Gli Enti ed il proprietario della cava sono favorevoli a tale significativo potenziamento, che evita devastazione di nuove aree. Tale cava era stata segnalata quale cava alternativa dal Comune di Calcinato. • Possibilità di sfruttare la cava posta nell'ATE n. 42. Considerato che allo stato l'ATE è già stato coltivato per una profondità di -7 mt, si ritiene plausibile una autorizzazione allo scavo fino alla quota di -17 mt e ristabilire il piano agricolo alla nuova quota di progetto. Gli Enti ed il proprietario della cava sono favorevoli a tale significativo potenziamento, che evita devastazione di nuove aree. • Sfruttamento dell'area del nuovo centro logistico "comparto sud" in Comune di Castenedolo, in prossimità alla futura stazione ferroviaria A.V. Il piano regolatore vigente già prevede detto insediamento, senza quindi intervenire su nuove aree agricole (recepimento osservazione "Valore Reale SGR" asseverata dal Comune di Castenedolo), tale insediamento prevede uno scavo complessivo di materiale di circa 1.500.000 mc per la realizzazione di un intervento immobiliare. Il materiale proveniente da tale scavo potrebbe essere utilizzato, opportunamente trattato, come inerte per la realizzazione della nuova linea AV/AC. • Scavo in area posta in prossimità all'imbocco Ovest della galleria di Lonato per una superficie di mq. 220.000, area destinata alla futura realizzazione del comparto logistico/industriale, come da osservazione del Comune di Lonato. In ottemperanza ad una precedente convenzione sottoscritta dal Comune di Lonato sull'area in questione è previsto un abbassamento del piano finito di circa 3,5 m dal piano campagna con successivo riporto di materiale per circa 1,00 mt. Per recepire la richiesta economica del Comune stesso, pari ad Euro 3.500.000 circa, e consentire che ciò non determini aggravi di costi al progetto, la domanda potrà essere accettata nei termini che si riportano: - approfondimento fino a -5 mt dall'attuale piano campagna o comunque fino ad una profondità tale da permettere l'escavazione di almeno 1.000.000 mc; - ritombamento fino a -2.50 mt senza corresponsione di oneri; - disponibilità gratuita dell'area ad uso cantiere per un periodo compreso tra il 2015 ed il 2020. • Approvvigionamento mediante lo sfruttamento dei poli estrattivi esistenti sul territorio della provincia di Verona. In luogo della coltivazione di una cava di prestito in Comune di Castelnuovo, registrata la contrarietà del Comune stesso, si provvederà allo scavo dei poli esistenti prossimi all'esaurimento, che dovranno pertanto ottenere gli strumenti necessari ad un ampliamento, quale ad esempio la cava in ghiaia denominata "Corte Betlemme" in Comune di Sommacampagna, autorizzata con DGRV 276 del 15/03/2011, per la quale è in corso un iter istruttorio di ampliamento, oppure le Cave S.E.I. ed Inerti S.Valentino, nel Comune di Bussolengo.	SI Condizionato

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CD06	Comune di Castenedolo	Castenedolo	23506	28/10/2014	DVA-2014-0035784	*b) in merito alla eccessiva onerosità di reperimento sul mercato di materiale idoneo, A.B.C.I. fa rilevare che vi sono, a distanza ridotta dall'area su cui insisterà e verrà realizzata la linea ferroviaria ad alta velocità, degli ATE collocati a distanza compresa tra i 10 e 20 km dall'opera, pari alla distanza delle cave di prestito individuate da CEPAV DUE;* *c) il Consiglio della Regione Lombardia, con deliberazione X/264 del 07.01.2014, ha approvato la mozione n. 157 per evitare l'abuso dello strumento delle cave di prestito, stabilendo che il rilascio delle autorizzazioni all'esercizio delle cave di prestito debba essere effettuato solo dopo una puntuale cognizione del materiale già disponibile presso le cave già autorizzate;* *VISTA altresì l'osservazione presentata il 24.10.2014 dalla Società Valore Reale SGR S.p.A., pervenuta per conoscenza al Comune di Castenedolo ed asseverata al protocollo comunale con n. 0023246 in data 25.10.2014, la quale segnala in particolare che, come evidenziato nella relazione del responsabile dell'Area Edilizia Privata ed Urbanistica, il piano attuativo denominato "centro logistico comparto SUD" prevede il ribassamento del piano di campagna di circa 6 metri, con uno sterro complessivo di circa 1.500.000 mc di materiale inerte utilizzabile per la realizzazione dell'infrastruttura, evidenziando inoltre che, considerata la vicinanza all'area della stazione, la disponibilità di tali quantitativi possa consentire di riconsiderare la necessità di apertura di nuove cave di prestito;* *(Relazione Associazione Bresciana Cavatori Inerti)* *[…]*	\	Si veda la controdeduzione al precedente punto CD05.	SI Condizionato
CD07	Comune di Castenedolo	Castenedolo	23506	28/10/2014	DVA-2014-0035784	*[…]* *Tipologia dell'infrastruttura* *Richiesta di adeguamento/prescrizione/chiarimenti:* *a) Definire per il tratto interessante il Comune di Castenedolo la tipologia del rilevato ferroviario, in particolare per quanto riguarda la natura del materiale realizzato per la sua realizzazione definito genericamente come "materiale da rilevato" ed il destino dell'eventuale inerte in eccedenza derivante dalle lavorazioni di scotico;*	\	I rilevati della Linea AV/AC sono realizzati secondo le tipologie e con materiali previsti dalle specifiche RFI. Con riferimento ai materiali provenienti dallo scotico, questo non risulta eccedente ma viene riutilizzato interamente per il ricoprimento delle scarpate.	NO
CD08	Comune di Castenedolo	Castenedolo	23506	28/10/2014	DVA-2014-0035784	*b) Confermare se i dati sul traffico ferroviario previsto si riferiscano al giorno, sulla base di quanto indicato nel modello di esercizio della linea nel tratto di Castenedolo posto che, in ogni caso, si evidenzia una significativa proporzione di treni nel periodo notturno (85 treni, di cui 78 merci). Tale previsione rende particolarmente importante il dato quantitativo del numero di treni nella valutazione dell'impatto acustico che tuttavia, come descritto di seguito, non riporta tale riferimento;*	\	A cura RFI	RFI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CD09	Comune di Castenedolo	Castenedolo	23506	28/10/2014	DVA-2014-0035784	*c) In relazione all'impatto complessivo generato dall'opera il Progetto Definitivo prevede solo misure di mitigazione e nessuna di misura di compensazione, ovvero interventi che vengono realizzati a titolo di "miglioramento" ambientale anche in aree non strettamente collegate con l'opera (es. riqualificazione di ambiti degradati, ecc.). Si ritiene pertanto necessaria un'integrazione volta a verificare, previo accordo con il Comune, l'entità e la localizzazione delle compensazioni in base alle specifiche esigenze del territorio interessato.*	\	Si vedano le controdeduzioni alle specifiche misure compensative proposte. Nella fase di progettazione esecutiva saranno predisposti appositi accordi convenzionali.	SI
CD10	Comune di Castenedolo	Castenedolo	23506	28/10/2014	DVA-2014-0035784	*[…]* *Ricettori* *Richiesta di adeguamento/prescrizione/chiarimenti:* *a) Considerare, nella valutazione degli impatti e delle conseguenti misure di mitigazione, tutti i ricettori segnalati, come specificato nella tabella del presente documento (pag. 5) e nelle parti relativi ai singoli impatti che riguardano anche l'area di mitigazione della SP19 presso il Torrente Garza, attualmente aperta al pubblico transito (pedoni e biciclette) e inserita nell'ipotesi di perimetro del PLIS "Collina di Castenedolo".*	\	L'identificazione delle mitigazioni è avvenuta, con riferimento ai limiti prescritti dalla normativa vigente, mediante l'impiego di idonei modelli previsionali. Si precisa inoltre che a verifica dell'adeguatezza delle misure mitigative previste è adottato un esteso programma di monitoraggio ambientale che si svilupperà nelle fasi di ante operam, corso d'opera e post operam.	NO
CD11	Comune di Castenedolo	Castenedolo	23506	28/10/2014	DVA-2014-0035784	*[…]* *Piano di cantierizzazione* *Richiesta di adeguamento/prescrizione/chiarimenti:* *a) Si ritiene necessaria l'integrazione della documentazione descrittiva e grafica al fine di verificare le caratteristiche delle singole aree di cantiere previste sul territorio di Castenedolo e degli impianti da esse derivanti (emissione in atmosfera, gestione delle acque reflue, protezione del suolo da eventuale contaminazione) con le conseguenti misure di mitigazione necessarie.*	\	La documentazione inerenti i singoli cantieri è ricompresa nel PD parte 26 e nei SIA della cantierizzazione. In sede di elaborazione del P.E. la documentazione sarà ulteriormente sviluppata. In ogni caso si segnala che nel territorio del Comune di Castenedolo sono presenti solo aree tecniche e di stoccaggio e non cantieri di produzione. Al confine Est lato Montichiari (nel territorio del comune di Montichiari) vi è il campo base L3B1.	SI Già Previsto
CD12	Comune di Castenedolo	Castenedolo	23506	28/10/2014	DVA-2014-0035784	*[…]* *Ipotesi di bilancio dei materiali inerti* *Richiesta di adeguamento/prescrizione/chiarimenti:* *a) Verificare la coerenza tra le diverse stime dei materiali inerti prodotti e dei fabbisogni riportate nel Progetto Definitivo al fine di definire in modo univoco la carenza di inerte da soddisfare con apporti esterni;* *b) Definire la tipologia di materiale inerte previsto per la realizzazione del rilevato ferroviario, sia per natura (inerte sabbioso-ghiaioso, altro materiale) sia per provenienza (aree di cave autorizzate o altre tipologie di scavo);* *c) Integrare la documentazione con gli elaborati di dettaglio richiamati nel Progetto Definitivo e non allegati allo stesso, come sopra specificato.*	\	Quanto richiesto è contenuto nel P.U.T. presentato dal Committente come integrazione spontanea, nell'ambito della procedura di VIAS.	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CD13	Comune di Castenedolo	Castenedolo	23506	28/10/2014	DVA-2014-0035784	*[…]* *Approvvigionamento di inerte da Cave* *Richiesta di adeguamento/prescrizione/chiarimenti:* *a) Effettuare un'indagine aggiornata sulla reperibilità del materiale inerte da cave di piano considerato che, come nel caso del Comune di Castenedolo, possono risultare significative volumetrie autorizzate residue non ancora coltivate e che, in coerenza con la prescrizione del CIPE, è prioritario l'approvvigionamento da siti estrattivi già esistenti rispetto all'apertura di nuovi.* *b) In subordine all'approvvigionamento di inerte da cave di piano esistenti, qualora, a seguito della dimostrata impossibilità di tale soluzione, fosse autorizzato il prelievo da cave di prestito, per le osservazioni in merito a tali nuovi siti estrattivi si rimanda alle parti specifiche del presente documento.*	\	Si rimanda alla controdeduzione al punto CD05.	SI Condizionato
CD14	Comune di Castenedolo	Castenedolo	23506	28/10/2014	DVA-2014-0035784	*[…]* *Gestione dei materiali da scavo* *Richiesta di adeguamento/prescrizione/chiarimenti:* *a) Definire in quale fase procedurale sarà presentato/approvato il Piano di Utilizzo ai sensi del DM 161/2012 tenuto conto che la normativa vigente, come sopra richiamato, prevede l'approvazione del Piano di Utilizzo nell'ambito della procedura di VIA (prima dell0espressione del parere di valutazione ambientale) e in che modo sarà esercitata la funzione di controllo per la verifica per la sua corretta esecuzione. Si esclude sin da ora che il Comune interessato dai lavori dell'opera sottoposta a VIA possa avere competenze nell'autorizzazione del suddetto piano.*	\	Il Consorzio sta operando ai sensi di quanto previsto dal D.M. 161/2012	Si, secondo norma
CD15	Comune di Castenedolo	Castenedolo	23506	28/10/2014	DVA-2014-0035784	*[…]* *Utilizzo di additivi nelle operazioni di scavo* *Richiesta di adeguamento/prescrizione/chiarimenti:* *a) Il possibile utilizzo di additivi nelle operazioni di scavo di tipologie di opere che risultano previste sul territorio comunale (viadotto, via e sottovia) e del riutilizzo del materiale prodotto rende ancor più necessario definire preventivamente sia la localizzazione dei siti produttivi sia quella dei siti di destinazione informando di questo il Comune affinché possa effettuare un'attività di controllo nei limiti delle proprie competenze.*	\	Il Consorzio sta operando ai sensi di quanto previsto dal D.M. 161/2012	Si, secondo norma

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CD16	Comune di Castenedolo	Castenedolo	23506	28/10/2014	DVA-2014-0035784	*[…]* *Rifiuti da demolizione* *Richiesta di adeguamento/prescrizione/chiarimenti:* *a) Chiarire, con riferimento alla prescrizione CIPE, se è previsto o meno lo stoccaggio e/o l'utilizzo di rifiuti inerti da demolizione in particolare per quanto riguarda il territorio di Castenedolo e, con riferimento alla normativa vigente, quali sono le modalità previste per il trattamento dei suddetti rifiuti preliminare al loro utilizzo con individuazione dei siti di deposito, trattamento e riutilizzo. A tale proposito si evidenza che: nel Progetto Definitivo per le cave di prestito del Comune di Castenedolo non è previsto il ritombamento tanto meno con materiale derivante dal recupero di rifiuti. Tale previsione contrasta peraltro con la prescrizione della Delibera del CIPE che indica come preferenziale l'impiego di materiale di recupero per rilevati stradali. Si ritiene altresì che il ritombamento con materiale inerte di aree sottoposto a scavo localizzate nel territorio di Castenedolo possa costituire un fattore di criticità ambientale in relazione a:* *- necessità di verificare la conformità di un'ingente quantitativo di materiale che dovrebbe avere una provenienza diversa da quella dei lavori eseguiti in sito per l'opera in progetto (oltre 2.000.000 mc);* *- presenza di una falda acquifera caratterizzata da un'elevata vulnerabilità incrementata dalla riduzione della soggiacenza dovuta all'attività di scavo (da 6-7 m per la cava BS4 fino 4-5 m per la cava BS10);* *- per quanto noto non è prevedibile da parte del Comune di Castenedolo il ritiro di rifiuti inerti da demolizione, tal quali e/o trattati.*	\	Il Consorzio opererà nei termini delle vigenti disposizioni di legge.	Si, secondo norma
CD17	Comune di Castenedolo	Castenedolo	23506	28/10/2014	DVA-2014-0035784	*[…]* *Cave di prestito* *Le seguenti osservazioni:* *- Sono da intendersi in via subordinata, nel caso di realizzazione delle cave di prestito, considerato che, come già espresso, si ritiene in via principale prioritario verificare, con un indagine aggiornata l'approvvigionamento di materiale inerte da cave di piano esistenti in conformità alle prescrizioni della Delibera del CIPE;* *- Riguardano esclusivamente gli aspetti di competenza sotto il profilo estrattivo e non entrano nel merito gli aspetti relativi ad interferenze con viabilità, reti di servizi e reticolo idrico.*	\	Alla luce della controdeduzione al punto CD05 l'osservazione risulta superata.	SI Condizionato
CD18	Comune di Castenedolo	Castenedolo	23506	28/10/2014	DVA-2014-0035784	*[…]* *3.2 Area di cava BS10* *[...]* *Aspetti idrogeologici e tutela della falda acquifera* *Richiesta di adeguamento/prescrizione/chiarimenti:* *a) Considerare un periodo più ampio ed acquisire dati piezometrici più aggiornati, almeno relativi agli ultimi 5 anni, per verificare la conformità del franco del fondo cava rispetto al massimo livello noto della falda, come previsto dalle norme del piano cave vigenti per le cave a secco.*	\	Alla luce della controdeduzione al punto CD05 l'osservazione risulta superata.	SI Condizionato

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CD19	Comune di Castenedolo	Castenedolo	23506	28/10/2014	DVA-2014-0035784	*[…]* *Quantificazione del terreno di scotico* *Richiesta di adeguamento/prescrizione/chiarimenti:* *a) Definire in modo univo la profondità del terreno vegetale oggetto dell'intervento di scotico, rilevante anche ai fini della quantificazione del volume di inerte sabbioso-ghiaioso.*	\	Alla luce della controdeduzione al punto CD05 l'osservazione risulta superata.	SI Condizionato
CD20	Comune di Castenedolo	Castenedolo	23506	28/10/2014	DVA-2014-0035784	*[…]* *Gestione del terreno vegetale di scotico* *Richiesta di adeguamento/prescrizione/chiarimenti:* *a) Prevedere l'inerbimento temporaneo protettivo per i cumuli di terreno di scotico come per la cava BS4 e sistemi di contenimento delle polveri in relazione alla vicinanza dell'Az. Agricola La Valbona;* *b) Specificare se, come si desume dagli stessi dati riportati nel progetto di coltivazione, è previsto l'apporto di materiale di origine esterna al sito per la risagomatura delle scarpate, ed in caso affermativo precisare la qualità/quantità del suddetto materiale, la sua provenienza e la modalità di gestione con riferimento alla normativa vigente.*	\	Alla luce della controdeduzione al punto CD05 l'osservazione risulta superata.	SI Condizionato
CD21	Comune di Castenedolo	Castenedolo	23506	28/10/2014	DVA-2014-0035784	*[…]* *Fasi di coltivazione* *Richiesta di adeguamento/prescrizione/chiarimenti:* *a) Definire le tempistiche del recupero ambientale (stesura del terreno vegetale nelle aree di scavo) rispetto all'escavazione in modo da consentire la programmazione dei rilievi topografici necessari per l'attività di controllo da parte del Comune. A tal proposito, qualora non fosse definita la tempistica, in quanto connessa all'opera, si ritiene necessario che il Comune sia avvisato con sufficiente anticipo prima dell'inizio delle operazioni di stesura del terreno vegetale per consentire le operazioni di controllo.*	\	Alla luce della controdeduzione al punto CD05 l'osservazione risulta superata.	SI Condizionato
CD22	Comune di Castenedolo	Castenedolo	23506	28/10/2014	DVA-2014-0035784	*[…]* *Servizi e pertinenze* *Richiesta di adeguamento/prescrizione/chiarimenti:* *a) Specificare le informazione di base come indicato nella relazione per la cava BS4 ovvero:* *- Previsione o meno del trattamento in cava degli inerti estratti;* *- Modalità di gestione delle acque reflue provenienti dai locali uffici;* *- Eventuali presenza di aree di rifornimento carburante e di lavaggio ruote per i mezzi d'opera, prevendendo, dopo il loro smantellamento, analisi del fondo scavo per accertare l'assenza di contaminazione del suolo;*	\	Alla luce della controdeduzione al punto CD05 l'osservazione risulta superata.	SI Condizionato

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CD23	Comune di Castenedolo	Castenedolo	23506	28/10/2014	DVA-2014-0035784	*b) Prevedere interventi di contenimento delle polveri (es. bagnatura periodica di piste e fondo cava) al tal proposito, considerata la vicinanza dell'allevamento dell'Az. Agricola La Valbona, si ritiene fondamentale prevedere specifiche azioni di mitigazione sia mediante l'inerbimento protettivo del terreno di scotico sia mediante l'utilizzo di barriere antipolvere come previsto lungo il fronte di avanzamento dei lavori della linea ferroviaria.*	\	Alla luce della controdeduzione al punto CD05 l'osservazione risulta superata.	SI Condizionato
CD24	Comune di Castenedolo	Castenedolo	23506	28/10/2014	DVA-2014-0035784	*[…]* *Traffico veicolare* *Richiesta di adeguamento/prescrizione/chiarimenti:* *a) Specificare il numero previsto di transiti di mezzi pesanti e se sono interessate esclusivamente la viabilità di servizio o anche tratti di viabilità ordinaria ad uso pubblico, come si evince dalla relazione di cantierizzazione definendo la verifica delle conseguenti problematiche.*	\	Alla luce della controdeduzione al punto CD05 l'osservazione risulta superata.	SI Condizionato
CD25	Comune di Castenedolo	Castenedolo	23506	28/10/2014	DVA-2014-0035784	*[…]* *Recupero ambientale* *Richiesta di adeguamento/prescrizione/chiarimenti:* *a) Verificare l'ammissibilità delle specie previste in relazione alla problematica del bird-strike come meglio specificato nella parte relativa alle opere a verde;* *b) Valutare la possibilità di integrare il recupero ambientale inserendo anche la componente naturalistica, come previsto per la cava BS4, mediante analoghi schemi di impianto di specie arboree-arbustive sulle pedate (berme). In ogni caso, come precisato in merito alle opere a verde, in presenza di insormontabili vincoli di natura economica, si ritiene prioritario, rispetto alla rivegetazione delle aree di cava poste sotto la quota del piano campagna, implementare le piantumazioni lungo il rilevato della linea ferroviaria.*	\	Alla luce della controdeduzione al punto CD05 l'osservazione risulta superata.	SI Condizionato
CD26	Comune di Castenedolo	Castenedolo	23506	28/10/2014	DVA-2014-0035784	*[…]* *Tempi di recupero* *Richiesta di adeguamento/prescrizione/chiarimenti:* *a) Precisare che l'esecuzione del recupero avverrà nell'arco temporale di un anno dalla fine di coltivazione di ogni singola fase (scarpata, pedata, fondo) riportando le zone interessate dalle diverse fasi di uno specifico allegato grafico come per la cava BS4.*	\	Alla luce della controdeduzione al punto CD05 l'osservazione risulta superata.	SI Condizionato

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CD27	Comune di Castenedolo	Castenedolo	23506	28/10/2014	DVA-2014-0035784	*[…]* *Manutenzione delle opere di recupero ambientale e svincolo della garanzia finanziaria* *Richiesta di adeguamento/prescrizione/chiarimenti:* *a) Specificare le modalità di manutenzione e di irrigazione (approvvigionamento idrico e distribuzione) precisando che lo svincolo della polizza fidejussoria sarà possibile solo a seguito della verifica dell'avvenuto attecchimento alla fine della seconda stagione vegetativa dopo la messa a dimora delle piante e/o della semina in caso di inerbimento/colture erbacee (es. intervento eseguito a fine 2015, verifica dell'attecchimento dopo le stagioni vegetative 2016 e 2017, ovvero alla ripresa vegetativa nel 2018).*	\	Alla luce della controdeduzione al punto CD05 l'osservazione risulta superata.	SI Condizionato
CD28	Comune di Castenedolo	Castenedolo	23506	28/10/2014	DVA-2014-0035784	*[…]* *Calcolo della garanzia finanziaria* *Richiesta di adeguamento/prescrizione/chiarimenti:* *a) Il calcolo dell'importo della garanzia finanziaria dev'essere definito anche in relazione ad eventuali integrazioni del recupero ambientale, fermo restando il valore finale e quello stabilito nel provvedimento autorizzativo.*	\	Alla luce della controdeduzione al punto CD05 l'osservazione risulta superata.	SI Condizionato
CD29	Comune di Castenedolo	Castenedolo	23506	28/10/2014	DVA-2014-0035784	*[…]* *Ubicazione dell'area di cava* *Richiesta di adeguamento/prescrizione/chiarimenti:* *a) I lavori nei terreni sopraindicati, interessati dal livellamento sopracitato, dovranno tenere conto dei suddetti procedimenti di accertamento.*	\	Alla luce della controdeduzione al punto CD05 l'osservazione risulta superata.	SI Condizionato
CD30	Comune di Castenedolo	Castenedolo	23506	28/10/2014	DVA-2014-0035784	*[…]* *3.3 Area di cava BS4* *[...]* *Aspetti idrogeologici e tutela della falda acquifera* *Richiesta di adeguamento/prescrizione/chiarimenti:* *a) Per le analoghe motivazioni riportate in merito alla cava BS10 si ritiene necessario considerare un periodo più ampio ed acquisire dati piezometrici più aggiornati, almeno relativi agli ultimi 5 anni, per verificare la conformità del franco del fondo cava rispetto al massimo livello noto della falda, come previsto dalle norme del piano cave vigenti per le cave a secco.*	\	Alla luce della controdeduzione al punto CD05 l'osservazione risulta superata.	SI Condizionato

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CD31	Comune di Castenedolo	Castenedolo	23506	28/10/2014	DVA-2014-0035784	*[…]* *3.3 Area di cava BS4* *[...]* *Quantificazione del terreno di scotico* *Richiesta di adeguamento/prescrizione/chiarimenti:* *a) Definire in modo univoco la profondità del terreno di scotico, il cui dato è determinante anche ai fini del calcolo del volume netto di coltivazione.*	\	Alla luce della controdeduzione al punto CD05 l'osservazione risulta superata.	SI Condizionato
CD32	Comune di Castenedolo	Castenedolo	23506	28/10/2014	DVA-2014-0035784	*[…]* *3.3 Area di cava BS4* *[...]* *Gestione del terreno vegetale di scotico* *Richiesta di adeguamento/prescrizione/chiarimenti:* *a) Chiarire l'eventuale apporto di materiale proveniente dall'esterno del sito, considerato che è preferibile evitare tale ipotesi al fine di ripristinare le condizioni del suolo originarie, preesistenti all'interno del cavo.*	\	Alla luce della controdeduzione al punto CD05 l'osservazione risulta superata.	SI Condizionato
CD33	Comune di Castenedolo	Castenedolo	23506	28/10/2014	DVA-2014-0035784	*[…]* *3.3 Area di cava BS4* *[...][…]* *Fasi di coltivazione* *Richiesta di adeguamento/prescrizione/chiarimenti* *a) Definire in modo univoco le tempistiche del recupero ambientale rispetto all'escavazione in modo da consentire la programmazione dei rilievi topografici necessari per l'attività di controllo da parte del Comune.*	\	Alla luce della controdeduzione al punto CD05 l'osservazione risulta superata.	SI Condizionato

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CD34	Comune di Castenedolo	Castenedolo	23506	28/10/2014	DVA-2014-0035784	*[…]* *3.3 Area di cava BS4* *[...]* *Servizi e pertinenze* *Richiesta di adeguamento/prescrizione/chiarimenti:* *a) Specificare:* *- Ubicazione e tipologia della vasca di pulitura ruota e gestione delle acque reflue e/o rifiuti derivanti dalla stessa;* *- Previsione dopo lo smantellamento dell'area di rifornimento e della vasca di pulitura ruote di analisi del fondo scavo per accertare l'assenza di contaminazione;* *- Modalità di contenimento delle polveri (es. bagnatura periodica di piste di fondo cava).* *b) Prevedere interventi di contenimento delle polveri (es. bagnatura periodica di piste di fondo cava). A tal proposito considerata la vicinanza dell'insediamento della C.na Belvedere si ritiene fondamentale prevedere specifiche azioni di mitigazione, sia mediante l'inerbimento protettivo del terreno di scotico (già previsto) sia mediante l'utilizzo di barriere antipolvere come lungo il fronte di avanzamento dei lavori della linea ferroviaria.*	\	Alla luce della controdeduzione al punto CD05 l'osservazione risulta superata.	SI Condizionato
CD35	Comune di Castenedolo	Castenedolo	23506	28/10/2014	DVA-2014-0035784	*[…]* *3.3 Area di cava BS4* *[...]* *Traffico veicolare* *Richiesta di adeguamento/prescrizione/chiarimenti:* *a) Specificare cosa si intende per tratto di viabilità ordinaria e se il traffico relativo alla cava interessa o meno strade ad uso pubblico.*	\	Alla luce della controdeduzione al punto CD05 l'osservazione risulta superata.	SI Condizionato

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CD36	Comune di Castenedolo	Castenedolo	23506	28/10/2014	DVA-2014-0035784	*[…]* *3.3 Area di cava BS4* *[...]* *Recupero ambientale* *Richiesta di adeguamento/prescrizione/chiarimenti:* *a) Verificare l'ammissibilità delle specie previste in relazione alla problematica del bird-strike come meglio specificato nella parte relativa alle opere a verde. A tal proposito si propone il seguente elenco di specie idonee dal punto di vista ecologico/territoriale ed ammesse in Tab. 1:* *b) Al fine di limitare un'eccessiva ripetitività e favorire l'aspetto naturaliforme si ritiene opportuno variare gli schemi di impianto, modificando la composizione dei nuclei:* *- Nuclei arborei: variare il numero previsto di 3, con nuclei variabili da 2 a 5;* *- Nuclei arbustivi: variare il numero previsto di 5, con nuclei variabili da 3 a 10, mantenendo nei nuclei gruppi monospecifici di almeno 3 esemplari per evitare un'eccessiva competizione tra le specie.*	\	Alla luce della controdeduzione al punto CD05 l'osservazione risulta superata.	SI Condizionato
CD37	Comune di Castenedolo	Castenedolo	23506	28/10/2014	DVA-2014-0035784	*[…]* *3.3 Area di cava BS4* *[...]* *Tempi del recupero ambientale* *Richiesta di adeguamento/prescrizione/chiarimenti:* *a) Il recupero progressivo per lotti si ritiene congruo sotto il profilo ambientale, a condizione che consenta la verifica delle volumetrie estratte prima della copertura con terreno vegetale dei fronti di scavo.*	\	Alla luce della controdeduzione al punto CD05 l'osservazione risulta superata.	SI Condizionato
CD38	Comune di Castenedolo	Castenedolo	23506	28/10/2014	DVA-2014-0035784	*[…]* *3.3 Area di cava BS4* *[...]* *Manutenzione delle opere del recupero ambientale e svincolo della garanzia finanziaria* *Richiesta di adeguamento/prescrizione/chiarimenti:* *a) Specificare le modalità di manutenzione e di irrigazione (approvvigionamento idrico e distribuzione) precisando che lo svincolo della polizza fidejussoria sarà possibile solo a seguito della verifica dell'avvenuto attecchimento alla fine della seconda stagione vegetativa dopo la messa a dimora delle piante e/o della semina nel caso di inerbimento/colture erbacee (es. intervento eseguito a fine 2015, verifica di attecchimento dopo le stagioni vegetative dopo le stagioni 2016 e 2017, ovvero alla ripresa vegetativa del 2018).*	\	Alla luce della controdeduzione al punto CD05 l'osservazione risulta superata.	SI Condizionato

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CD39	Comune di Castenedolo	Castenedolo	23506	28/10/2014	DVA-2014-0035784	*[…]* *Calcolo della garanzia finanziaria* *Richiesta di adeguamento/prescrizione/chiarimenti:* *a) Il calcolo dell'importo della garanzia fidejussione dev'essere rivisto, fermo restando che il valore finale è quello stabilito nel provvedimento autorizzativo.*	\	Alla luce della controdeduzione al punto CD05 l'osservazione risulta superata.	SI Condizionato
CD40	Comune di Castenedolo	Castenedolo	23506	28/10/2014	DVA-2014-0035784	*[…]* ***4,1 Elettrodotto ed elettromagnetismo*** *4.1.1 Verifica del rispetto dei limiti di esposizione al campo elettromagnetico* *Richiesta di adeguamento/prescrizione/chiarimenti:* *a) Chiarire, dal punto di vista prescrittivo/normativo la necessità di valutare l'esposizione del campo elettromagnetico generato dalla linea di trazione in fase di Progetto Definitivo prevedendo, in ogni caso, per l'eventuale superamento dei limiti di esposizione, idonei interventi di mitigazione.*	\	Gli impatti dovuti all'elettromagnetismo sono stati compiutamente affrontati e tutti gli edifici maggiormente esposti saranno oggetto di monitoraggio ambientale finalizzato alla verifica del rispetto degli inderogabili limiti normativi. Si fa comunque presente che limiti espositivi all'inquinamento elettromagnetico sono già rispettati a pochi metri dalla linea.	SI Già Previsto
CD41	Comune di Castenedolo	Castenedolo	23506	28/10/2014	DVA-2014-0035784	*[…]* *Pozzi privati – Prevenzione dell'inquinamento delle falde acquifere* *Richiesta di adeguamento/prescrizione/chiarimenti:* *a) Prevedere un secondo piezometro di valle per le cave di prestito tra la cava BS4 e l'Az. Agricola AIS. I piezometri IDR-216 e IDR-221 indicati nel Comune di Castenedolo (tabella allegata alla Relazione del PMA) in realtà ricadono nei Comuni limitrofi;* *b) Definire tempi e modalità di trasmissione dei risultati del monitoraggio delle acque di falda agli Enti interessati, compreso il Comune competente del territorio, prevedendo una trasmissione tempestiva dei dati nel caso sia riscontrata la presenza di anomalie;* *c) Per quanto riguarda le caratteristiche dei piezometri, si richiama al rispetto delle linee guida di riferimento per la redazione degli studi idrogeologici a supporto dei progetti di gestione produttiva degli ATE e per il monitoraggio della falda previsti dalle NTA del Piano Provinciale Cave della Provincia di Brescia. In particolare per le cave a secco con valore di minima soggiacenza 15 m dal fondo di cava, come quelle in progetto che interessano il Comune di Castenedolo (BS4 e BS10) è prevista una profondità di almeno 5 m al di sotto del minimo livello della falda rispetto al p.c.;* *d) Dall'Atlante cartografico dell'ambiente idrico sotterraneo si rileva in prossimità delle aree di cava BS10 e BS4 un livello freatico mediamente più alto di quello riportato negli studi geologici delle suddette cave, a conferma della necessità di acquisire dati più aggiornati in merito all'effettiva soggiacenza della falda.*	\	Alla luce della controdeduzione al punto CD05 l'osservazione risulta superata.	SI Condizionato

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CD42	Comune di Castenedolo	Castenedolo	23506	28/10/2014	DVA-2014-0035784	*[…]* *Accordi con le associazioni degli agricoltori* *Richiesta di adeguamento/prescrizione/chiarimenti:* *a) Comprovare l'avvenuta sottoscrizione di specifici accordi in tal senso anche per il lotto funzionale Brescia-Verona, in coerenza peraltro con la prescrizione 9.1 cpv 1 della Delibera del CIPE, analogamente a quanto siglato per la tratta Treviglio-Brescia.*	Valorizzazione valutata al punto RL033	Si provvederà a quanto richiesto.	SI
CD43	Comune di Castenedolo	Castenedolo	23506	28/10/2014	DVA-2014-0035784	*[…]* *Impatto sulle aziende agricole* *Richiesta di adeguamento/prescrizione/chiarimenti:* *a) Ridurre per quanto possibile gli effetti della parcellizzazione, con conseguente formazione di reliquati, delle superfici coltivate ed attualmente destinate a seminativo produttivo, in particolare modo per le aree comprese tra le due infrastrutture (linea ferroviaria ed SP19);*	\	Il piano espropriativo ha già minimizzato la formazione di reliquati.	SI Già Previsto
CD44	Comune di Castenedolo	Castenedolo	23506	28/10/2014	DVA-2014-0035784	*b) Ridurre per quanto possibile gli effetti della sottrazione permanente di suoli agrari alla loro destinazione agronomica e considerare, per tali casi, i conseguenti procedimenti di natura ambientale per gli aspetti connessi ai piani di utilizzo dei reflui zootecnici (POA/PUA) da parte delle aziende agricole attualmente proprietarie, favorendo in modo prioritario la restituzione al riutilizzo originario dei suoli agrari interessati dalle fasi di cantiere.*	\	Il progetto prevede la restituzione dei terreni occupati temporaneamente all'uso originario.	SI Già Previsto
CD45	Comune di Castenedolo	Castenedolo	23506	28/10/2014	DVA-2014-0035784	*[…]* *Opere di mitigazione paesistica* *Richiesta di adeguamento/prescrizione/chiarimenti:* *a) Prevedere anche per il territorio di Castenedolo, ed in particolare nei tratti più prossimi al rilievo collinare o esposti alla visuale dalla viabilità e/o aree ad uso pubblico, specifici interventi di inserimento paesaggistico finalizzati al mascheramento dell'opera mediante soluzioni costruttive (finitura, colorazioni di barriere, viadotto) e l'uso mirato delle opere a verde (implementazione delle barriere vegetali come indicato nella parte relativa alle opere a verde);* *b) Integrare la documentazione con foto simulazione dell'inserimento paesistico in particolare per i tratti caratterizzati da maggior impatto visivo: viadotto sul Torrente Garza, presenza di barriere antirumore e anti detonazione.*	\	Ad integrazione di quanto già presente nella documentazione di progetto, a seguito di specifica richiesta del MiBACT sono stati predisposti fotoinserimenti a tappeto sul territorio attraversato dalla linea ferroviaria, trasemssi al MiBACT il 3.12.2014 e il 23.02.2015.	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CD46	Comune di Castenedolo	Castenedolo	23506	28/10/2014	DVA-2014-0035784	*[…]* *Localizzazione delle opere a verde* *Richiesta di adeguamento/prescrizione/chiarimenti.Predisporre anche per il Comune di Castenedolo uno studio di dettaglio delle opere a verde previste, in analogia a quanto effettuato per il limitrofo Comune di Calcinato, al fine di specificare, non solo la tipologia di impianto, ma anche gli interventi di cura e manutenzione, che dovranno essere a totale carico del proponente e non, viceversa, accollate all'Amministrazione Comunale, in particolare per quanto riguarda l'irrigazione ed il controllo della vegetazione spontanea, previsti al fine di garantire l'attecchimento e lo sviluppo delle piantumazioni;* *[…]*	\	Premesso che gli interventi a verde sono stati progettati in modo da minimizzare la relativa manutenzione, per tutte le aree a verde è garantita dal GC la manutenzione per i primi due anni dalla piantumazione. Successivamente gli oneri manutentivi saranno oggetto di apposita convenzione tra RFI ed il Comune.	SI Già Previsto
CD47	Comune di Castenedolo	Castenedolo	23506	28/10/2014	DVA-2014-0035784	*[…]* *b) Rivedere le opere a verde al fine di assicurare la continuità della fascia boscata lungo i due lati della linea ferroviaria con funzione di mascheramento visivo e di corridoio ecologico in adempimento alla prescrizione della Delibera CIPE. In particolare si ritiene necessario garantire/ricostituire la continuità della fascia boscata:* *- sul lato nord nella linea ferroviaria, in particolare in vicinanza del rilievo collinare, in quanto area di pregio naturalistico e paesaggistico, e nei tratti maggiormente esposti alla visuale in modo da ottenere un effetto di mascheramento per migliorare l'inserimento ambientale dell'opera;* *- sui lati presso alcuni ricettori quali: C.na Belvedere (lato nord) C.na Quarti di Sopra (lato sud);* *- in corrispondenza degli attraversamenti della fauna in quanto i passaggi in progetto (che si ritengono peraltro insufficienti) sono localizzati in punti dove è prevista unicamente la siepe arbustiva o arboreo arbustiva;*	€ 320.000	Si precisa che le fasce boscate sono già presenti lungo l'intero tratto sul lato Sud e, a Nord, nei tratti non in affiancamento ad ACP. Tali fasce potranno essere implementate, in corrispondenza dei passaggi fauna e delle cascine, come indicato dal Comune.	SI
CD48	Comune di Castenedolo	Castenedolo	23506	28/10/2014	DVA-2014-0035784	*c) nel caso il suddetto adeguamento comportasse una problematica di costi insormontabile, si ritiene preferibile limitare il recupero della cava BS04 al solo inerbimento delle scarpate poste al di sotto del piano campagna, al pari della cava BS10 (nel caso di realizzazione delle cave di pietrisco) e destinare le piantumazioni previste, pari a 500 alberi e 970 arbusti, all'implementazione delle fasce boscate lungo l'infrastruttura posta in rilevato caratterizzata da un maggior impatto visivo.*	\	Alla luce della controdeduzione al punto CD05 l'osservazione risulta superata.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CD49	Comune di Castenedolo	Castenedolo	23506	28/10/2014	DVA-2014-0035784	*[…]* *Viadotto del Torrente Garza* *Richiesta di adeguamento/prescrizione/chiarimenti:* *a) Specificare nelle opere a verde le modalità di inserimento paesaggistico del viadotto sul Torrente Garza in congruenza con le previsioni di mitigazione riportate nelle linee guida del Progetto Definitivo che prevedono l'inserimento di fasce e macchie boscate con funzione di schermo visivo;* *b) Presentare una foto simulazione realistica dell'inserimento paesaggistico-ambientale del viadotto.*	\	a) Con riferimento alle modalità di inserimento paesaggistico del viadotto sul Torrente Garza mediante fasce e macchie boscate con funzione di schermo visivo, si dettaglierà ulteriormente nella fase di progettazione esecutiva. b) Alcune fotosimulazioni sono già presenti in progetto. Ad integrazione, a seguito di specifica richiesta del MiBACT, sono stati predisposti ulteriori fotoinserimenti a tappeto sul territorio attraversato dalla linea ferroviaria.	SI Già Previsto
CD50	Comune di Castenedolo	Castenedolo	23506	28/10/2014	DVA-2014-0035784	*[…]* *Tipologia delle opere a verde* *Richiesta di adeguamento/prescrizione/chiarimenti:* *a) Adottare il modello delle fasce di mitigazione (FM) previste per il territorio di Calcinato, caratterizzate da almeno tre filari arborei con funzione di mascheramento visivo.*	\	L'intervento proposto in progetto è un giusto compromesso tra occupazione di territorio agricolo e mascheramento visivo.	NO
CD51	Comune di Castenedolo	Castenedolo	23506	28/10/2014	DVA-2014-0035784	*[…]* *Scelta delle specie vegetali per le opere a verde* *Richiesta di adeguamento/prescrizione/chiarimenti:* *a) Con riferimento alla tabella proposta utilizzare per la realizzazione delle opere a verde le specie autoctone tipiche del territorio comunale previa verifica con gli Enti competenti di quelle ammissibili per la problematica del bird-strike relativa all'aeroporto di Brescia-Montichiari.*	\	Le specie previste in progetto sono tutte autoctone.	SI Già Previsto
CD52	Comune di Castenedolo	Castenedolo	23506	28/10/2014	DVA-2014-0035784	*[…]* *Fauna selvatica, avio fauna e rete ecologica* *Richiesta di adeguamento/prescrizione/chiarimenti:* *a) Implementare i passaggi per la fauna soprattutto nell'area presso il Torrente Garza, in direzione Milano, in quanto prossima alle aree di maggior rilevanza naturalistica attuale e potenziale del territorio comunale ed in particolare: area di rimboschimento dell'ex cava Italcementi (ca 20 ha), area di mitigazione ambientale della SP19, area della Fontana Prandoni;* *[…]*	\	In corrispondenza del Torrente Garza è presente il viadotto che consente già il passaggio della fauna;	NO
CD53	Comune di Castenedolo	Castenedolo	23506	28/10/2014	DVA-2014-0035784	*[…]* *b) Rispetto alle tipologie costruttive dei paesaggi per la fauna utilizzare quella con la vegetazione all'ingresso del sottopasso, fondamentale per favorirne l'utilizzo da parte delle specie animali;* *[…]*	\	L'osservazione sarà recepita in fase di PE.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CD54	Comune di Castenedolo	Castenedolo	23506	28/10/2014	DVA-2014-0035784	*[…]* *c) Verificare eventuali problematiche di collisione dell'avio fauna per le barriere acustiche o altri manufatti, come già indicato in merito alla componente rumore.*	\	c) Le barriere acustiche previste in progetto non sono trasparenti pertanto non si rilevano problematiche di collisione dell'aviofauna.	NO
CD55	Comune di Castenedolo	Castenedolo	23506	28/10/2014	DVA-2014-0035784	*[…]* *Censimento dei ricettori* *Richiesta di adeguamento/prescrizione/chiarimenti:* *a) Verificare la congruità dell'individuazione dei ricettori che non considera gli ambienti esclusivamente produttivi ed in particolare le strutture zootecniche delle aziende agricole (stalle e capannoni destinati all'allevamento) presenti nella fascia di 250 m dalla linea ferroviaria. Si rileva che nella stima degli impatti connessi dalle vibrazioni sono stati considerati anche gli edifici utilizzati a scopo lavorativo;* *b) Prevedere tra i ricettori abitativi anche l'insediamento di Via Olivari n. 17 (Az. Agricola Ancellotti) posto nella fascia di 250 m dalla linea ferroviaria e non considerato nella valutazione degli impatti e conseguente predisposizione di misure di mitigazioni.*	\	L'identificazione dei ricettori è avvenuta In accordo alla normativa vigente. Tra i ricettori sono stati considerati anche gli insediamenti produttivi limitatamente alle strutture in cui è prevista la permanenza continuativa di personale. Si specifica che è previsto un monitoraggio ante e post operam che consentirà di verificare i livelli acustici effettivi e la necessità di misure di mitigazione integrative.	SI Già Previsto
CD56	Comune di Castenedolo	Castenedolo	23506	28/10/2014	DVA-2014-0035784	*[…]* *Caratteristiche della sorgente e valori di emissione* *Richiesta di adeguamento/prescrizione/chiarimenti:* *a) Verificare l'applicabilità dei livelli di emissione previsti per il materiale rotabile di nuova costruzione e motivare l'eventuale non applicazione;* *[…]*	\	Si specifica che è stata usata la sorgente del materiale rotabile per cui è previsto il transito sulla linea di progetto;	SI Già Previsto
CD57	Comune di Castenedolo	Castenedolo	23506	28/10/2014	DVA-2014-0035784	*[…]* *b) Motivare l'eventuale non utilizzo del dato quantitativo del numero di treni nella modellazione dell'impatto acustico, anche in raffronto a quanto effettuato da ARPA per il tratto di linea Torino-Novara;* *[…]*	\	Il dato quantitativo è legato alle previsioni dell'Ente Gestore dell'Infrastruttura ed è stato utilizzato per le simulazioni acustiche.	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CD58	Comune di Castenedolo	Castenedolo	23506	28/10/2014	DVA-2014-0035784	*[…]* *c) Verificare la necessità di una valutazione dell'impatto cumulativo proveniente da più sorgenti di rumore con particolare riferimento all'infrastruttura SP19 situata nelle immediate vicinanze della linea ferroviaria AV/AC.*	\	E' stata tenuta in conto la concorsualità delle sorgenti. Inoltre sarà eseguito il monitoraggio ante e post operam per la verifica di quanto previsto.	SI Già Previsto
CD59	Comune di Castenedolo	Castenedolo	23506	28/10/2014	DVA-2014-0035784	*[…]* *Verifica comparativa dei livelli di immissione di rumore post-operam e post-mitigazione* *Richiesta di adeguamento/prescrizione/chiarimenti:* *a) Motivare la mancata verifica del rispetto dei limiti di immissione previsti dalla zonizzazione acustica comunale al di fuori della fascia di pertinenza dei 250 m e provvedere ad integrare lo studio con la suddetta verifica;* *b) Giustificare, sotto il profilo normativo, l'ammissibilità degli esuberi dei limiti normativi anche nello scenario post-mitigazione;* *c) Prevedere o estendere la barriera antirumore presso i seguenti ricettori: C.na Dusi (è prevista solo la sostituzione degli infissi, a fronte del maggior valore di esuberi stimato) Az. Agricola Ancellotti (non è prevista alcuna mitigazione in quanto il ricettore non risulta censito) e area verde di mitigazione della SP19 presso il Torrente Garza con percorso interno riservato a pedoni e biciclette (l'assenza di mitigazione dell'impatto acustico, mediante barriere e dall'impatto visivo, mediante opere a verde, vanificherebbe la sua funzione originaria).*	\	L'identificazione delle mitigazioni è avvenuta, con riferimento ai limiti prescritti dalla normativa vigente, mediante l'impiego di idonei modelli previsionali. L'ambito di studio è conforme a quanto indicato dal DPR 459/98. Si precisa inoltre che a verifica dell'adeguatezza delle misure mitigative previste è adottato un esteso programma di monitoraggio ambientale che si svilupperà nelle fasi di ante operam, corso d'opera e post operam e che riguarderà anche ricettori esterni alla fascia dei 250 metri. Nei casi in cui per ragioni tecnico - economiche non si potrà garantire il rispetto dei limiti in facciata, così come previsto dalla normativa, sarà garantito il rispetto dei limiti interni a finestre chiuse.	SI Già Previsto
CD60	Comune di Castenedolo	Castenedolo	23506	28/10/2014	DVA-2014-0035784	*[…]* *Tipologia degli interventi di mitigazione* *Richiesta di adeguamento/prescrizione/chiarimenti:* *a) Comprovare le prestazioni acustiche della barriera e degli infissi fornendo riscontri post-operam accertati su tratti di linea già realizzati in contesti analoghi a quelli oggetto di studio;* *[...]*	\	I modelli utilizzati sono stati tarati opportunamente su situazioni reali. Inoltre sulle tratte AV realizzate si è potuto costatare l'aderenza dei modelli alle misure post operam.	SI Già Previsto
CD61	Comune di Castenedolo	Castenedolo	23506	28/10/2014	DVA-2014-0035784	*[…]* *b) Valutare la possibilità di mascheramento e inserimento paesaggistico delle barriere antirumore (vedere la parte sull'impatto paesistico);* *[…]*	\	Sono già previsti filari arboreo - arbustivi finalizzate al mascheramento verde dell'infrastruttura ferroviaria e delle barriere antirumore.	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CD62	Comune di Castenedolo	Castenedolo	23506	28/10/2014	DVA-2014-0035784	*[…]* *c) Verificare l'assenza di rischio di collisione per l'avio fauna e, se necessario, predisporre idonei interventi di prevenzione (es. applicazione di sagome anticollisione);* *[…]*	\	Le barriere antirumore non prevedendo parti trasparenti minimizzano il rischio di collisione da parte dell'avifauna.	SI Già Previsto
CD63	Comune di Castenedolo	Castenedolo	23506	28/10/2014	DVA-2014-0035784	*[…]* *d) Specificare la tipologia e la funzione della barriere di protezione della detonazione in prossimità del viadotto sul Torrente Garza, nonché gli interventi previsti per la mitigazione dell'impatto visivo-paesistico.*	\	La barriera antidetonazione è schermata da una fascia boscata.	SI Già Previsto
CD64	Comune di Castenedolo	Castenedolo	23506	28/10/2014	DVA-2014-0035784	*[…]* *Vibrazioni* *Richiesta di adeguamento/prescrizione/chiarimenti:* *a) Prevedere anche per il ricettore critico presso la C.na Quarti di Sotto l'ipotesi di ubicazione di mitigazioni, se non già inserite in altra parte del Progetto Definitivo;* *b) Estendere le verifiche del livello di vibrazione e la conseguente installazione di mitigazione nel caso di superamento dei limiti normativi anche ad ulteriori ricettori che dovessero manifestare la problematica a seguito della messa in esercizio della linea ferroviaria.*	\	Il progetto contiene una analisi delle vibrazioni indotte dal transito ferroviario con l'identificazione degli edifici critici per i quali potrebbe rendersi necessaria l'adozione del sistema di mitigazione già definito. Poiché però l'analisi della propagazione delle vibrazioni dipende da numerosi fattori specifici e che in parte cambiano da punto a punto del territorio attraversato (come caratteristiche del manufatto su cui transita il convoglio, caratteristiche del sottosuolo, caratteristiche delle fondazioni e della struttura dell'edificio) la soluzione che si prevede di adottare (già sperimentata con successo su altre linee ferroviarie) è quella di effettuare puntuali misure in occasione dei primi transiti ferroviari (preesercizio) al fine di identificare quali ricettori effettivamente siano da mitigare e fornire i necessari elementi per il dimensionamento dei setti antivibranti. Ulteriori misure di vibrazioni sono effettuate dopo l'esecuzione dell'intervento di mitigazione al fine di verificarne l'efficacia.	SI Già Previsto
RO01	Comune di Rovato	Rovato	36135	31/10/2014	DVA-2014-0035867	***Viabilità di cantiere.*** Premesso che il progetto prevede la realizzazione di un sistema complesso di viabilità destinata alla cantierizzazione dell'opera prevista in parte asfaltata e in parte "bianca", non si evince dalla documentazione quali siano le opere che rimarranno in essere e quali verranno smobilitate al termine del cantiere.	\	Le aree occupate da opere relative alla cantierizzazione verranno ripristinate allo stato originario.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RO02	Comune di Rovato	Rovato	36135	31/10/2014	DVA-2014-0035867	***Viabilità di cantiere.*** L'infrastruttura, inserendosi in un tessuto produttivo attivo, crea una breccia nel sistema di collegamento poderale tra i fondi che dovrà essere ricucita attraverso una serie di opere di viabilità per fornire la continuità necessaria alla coltivazione dei fondi e alla sopravvivenza delle aziende agricole presenti. A tal fine si chiede di studiare un sistema di viabilità poderale anche in funzione delle scelte che avverranno sulle are intercluse.	in elaborazione	Gli attraversamenti presenti sono previsti a interdistanza inferiore ad 1 km. Per consentire l'accessibilità ai fondi posti a sud della ferrovia si propone di acquisire e cedere un tratto di pista di cantiere da pk 68+300 a pk 69+700.	SI
RO03	Comune di Rovato	Rovato	36135	31/10/2014	DVA-2014-0035867	***Viabilità di cantiere.*** Dovranno altresì essere condotti approfonditi studi sulle unità minime aziendali affinché queste possano continuare ad avere una produttività. Il frazionamento e la perdita del terreno produttivo oltre una determinata soglia causa una conseguente improduttività dell'azienda agricola. L'attività in tal caso dovrà essere dismessa acquisendone le aree e indennizzando i proprietari. Si chiede a riguardo di fornire gli studi di approfondimento richiesti ed enunciare i criteri determinati per affrontare tali problematiche	\	In fase di procedura di esproprio, sulla base di quanto previsto dalla normativa vigente, si considereranno le problematiche puntuali.	SI
RO04	Comune di Rovato	Rovato	36135	31/10/2014	DVA-2014-0035867	***Viabilità di cantiere.*** Si segnala inoltre che è del tutto escluso dal progetto ogni riferimento alle opere di ripristino della viabilità comunale utilizzata dai mezzi d'opera quando termineranno i lavori. Infatti l'esperienza avuta con la realizzazione della tratta Treviglio - Brescia ci ha dimostrato come il traffico pesante indotto abbia compromesso la viabilità comunale e quanta sia indispensabile un programma di ripristino già in fase progettuale.	\	La viabilità interessata da mezzi di cantiere verrà monitorata ed alla fine delle attività di costruzione si verificherà se saranno sopraggiunti ammaloramenti del manto stradale; il Consorzio provvederà pertanto all'adeguato ripristino per gli ammaloramenti riconducibili al transito dei propri mezzi.	SI
RO05	Comune di Rovato	Rovato	36135	31/10/2014	DVA-2014-0035867	***Aree intercluse.*** Nel progetto non sono evidenziate le destinazioni finali dei suoli in riferimento alle aree intercluse. Nel particellare d'esproprio sono individuate, in acquisizione, le sole aree per la realizzazione del tracciato ferroviario senza tener conto della presenza di aziende agricole in attività che in alcuni casi non hanno né la possibilità di accedere ai fondi né mantenere la dimensione minima per il sostentamento. Si chiede a riguardo uno studio di approfondimento per valutare tali situazioni ed ipotizzare la ricollocazione dell'azienda o la conseguente chiusura con indennizzo.	\	Premesso che non si intravedono grossi problemi di area interclusa, si procederà secondo la normativa vigente in materia di espropri.	SI
RO06	Comune di Rovato	Rovato	36135	31/10/2014	DVA-2014-0035867	***Interferenze con la viabilità poderale.*** Il progetto della nuova infrastruttura ferroviaria presenta una serie di interferenze con la viabilità poderale esistente che non sembrano essere risolte in maniera esaustiva, si prenda ad esempio quella presente in località Grumetto dove tra l'altro è presente l'accesso alla linea ferroviaria Km 69+260.02. Pertanto si richiede una revisione del progetto in tal senso prevedendo una serie di passaggi opportunamente dimensionati al reale utilizzo. Si prenda altresì spunto dalla direttiva relativa alla viabilità locale di servizio all' attività agro-silvopastorale allegata alla Deliberazione di Giunta Regionale Lombarda n. VII/14016 del 8 agosto 2003.	\	Al fine di garantire la viabilità poderale si rimanda alla controdeduzione all'osservazione RO02.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RO07	Comune di Rovato	Rovato	36135	31/10/2014	DVA-2014-0035867	***Riqualificazione Ambientale.*** Si ritiene, in merito alla tematica della riqualificazione Ambientale che il progetto debba concentrarsi lungo la linea ferroviaria. La soluzione di realizzare aree di mitigazione in zone non strettamente attinenti al tracciato devono essere condivise e studiate in accordo con le amministrazioni comunali che hanno conoscenza diretta del territorio. L'esempio sotto riportato è esemplificativo e mostra come l'esproprio di un'area di oltre 65.000 mq per la realizzazione di opere di riqualificazione ambientale sia fuori da ogni logica per chi vive e conosce il territorio. Con il medesimo impegno economico si sarebbe potuto prevedere una serie di interventi più attinenti al contesto locale e più rispondenti alle esigenze di mitigazione. Alla luce di quanto sopra esposto l'Amministrazione comunale di Rovato con l'osservazione chiede che vengano approfondite e risolte, prima dell'approvazione del presente Progetto Definitivo, le problematiche evidenziate nello spirito di tutela del territorio e delle realtà produttive ivi presenti in un momento congiunturale così delicato per la collettività rovatese.	\	Precisato che gli interventi a verde nelle aree segnalate dal Comune consistono in siepi arboreo-arbustive e fasce boscate poste lungo alcuni confini di aree agricole e finalizzati a ridurre l'impatto visivo delle opere, si accoglie l'osservazione del Comune e gli interventi a verde saranno limitati a quelli prossimi alla linea ferroviaria.	SI
195	Tenuta Roveglia Srl	Pozzolengo	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0035919	A proposito delle varianti al progetto di cui alla relazione di ottemperanza, si sottolinea l'incongruenza tra quanto ivi indicato e le carte che danno conto delle espropriazioni previste: a proposito della variante di Montichiari e dello spostamento richiesto dalla Regione Lombardia dal Posto di Movimento di Pozzolengo al Posto di Movimento di Montichiari, si afferma che la variante*"ha consentito di salvaguardare sia l'area coltivata a vigneto delle aziende vinicole atte alla produzione del vino DOC «Lugana», sia la cascina Roveglia"* (pag. 23, 26 e 123 della relazione di ottemperanza), quando, invece, - la carta che rappresenta l'ubicazione delle mitigazioni - tavola 21, da Km 117+620 a Km 122+100 (IN0500DE2P5IM00010210), evidenzia aree stoccaggio ed aree tecniche (cantieri) proprio sui campi coltivati a vigneto Lugana DOC della Tenuta Roveglia (area tecnica a est del futuro cavalcaferrovia di attraversamento dell'autostrada; area stoccaggio adiacente all'area tecnica, sempre a est del futuro cavalcaferroavia; altra area di stoccaggio a ovest del futuro cavalcaferrovia, in prossimità alla sede dell' autostrada), nonché il vero e proprio accerchiamento della Tenuta per effetto della viabilità di cantiere; - il piano particellare di esproprio relative al Comune di Pozzolengo tav. 2 di 2 (IN0500DE2P6AQ000l631) individua proprio la parte antica e storica della Tenuta Roveglia - cioè la "cascina Roveglia" di cui alla relazione di ottemperanza - quale edificio addirittura da demolire; - l'elenco delle Ditte da espropriare in Comune di Pozzolengo (IN0500DE2EDAQ00040411) vede in primissima linea la Tenuta Zweifel-Azzone srl, dove non appaiono demolizioni, ma amplissime aree da espropriare, sia a seminativo che a vigneto.	\	Per quanto riguarda gli impatti in fase di costruzione, la cantieristica sarà definita con maggior dettaglio nell'ambito dello sviluppo del progetto esecutivo, sede nella quale potranno essere previste ottimizzazioni. Per quanto riguarda l'elenco delle ditte da espropriare in comune di Pozzolengo si rimanda all'elaborato di progetto depositato IN0500DE2EDAQ00040411. Per quanto riguarda i dati relativi alla Tenuta Roveglia, si precisa che i dati afferenti alla proprietà sono allineati con i dati aggiornati inseriti nelle visure catastali, il cui aggiornamento è di competenza dei soggetti titolati di diritti reali. In merito infine alle acquisizioni o occupazioni temporanee delle aree che si renderanno necessari per la realizzazione dell'opera, si utilizzeranno le procedure basate sull'attuale legislazione in vigore /DPR 327/2001 e ss.mm.ii)	SI parziale

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
196	Tenuta Roveglia Srl	Pozzolengo	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0035919	Si evidenzia l'insufficiente ottemperanza del progetto definitivo ad alcune prescrizioni dettate nel 2003 dalla Commissione VIA e riprese in allegato alla Delibera CIPE del 2003 di approvazione del preliminare, che riguardano la necessità di tutelare, anche durante le lavorazioni, le aree agricole circostanti ai cantieri destinate alla produzione di vini DOC e di altre colture pregiate. Il pregio dei vigneti da cui si produce il Lugana è testimoniato da una cospicua descrizione di riconoscimenti dal 1993 ad oggi.	\	Tra gli elaborati di progetto è presente una parte dedicata alla valutazione delle polveri in fase di costruzione; ciò con il fine di individuare situazione critiche su cui prevedere azioni di mitigazione (barriere antipolvere mobile). Il monitoraggio ambientale consentirà inoltre, proprio in corso d'opera, di individuare le eventuali ulteriori criticità in modo da intervenire tempestivamente e adottare le azioni mitigative.	SI
197	Tenuta Roveglia Srl	Pozzolengo	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0035919	Si propone l'affiancamento del tracciato alla Linea Storica alla luce anni delle trasformazioni del territorio e degli interventi, già in atto sulla linea storica, di potenziamento per aumentare la velocità di percorrenza della tratta.	\	Premesso che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé, si evidenzia che il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati, incluso il parere favorevole del Ministero dell'Ambiente sulla VIA, al cui procedura riguardante l'intera opera risulta dunque già espletata.	NO
CS01	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23279 e 23863	31.10.2014 e 10/11/2014	DVA-2014-0035938 e DVA-2014-0036984	*1 - Nei vincoli del progetto definitivo non è presente quello ambientale del corso d'acqua denominate Rio Bisavola (D.lgs. N. 42/2004 ex legge Galasso), di sostituire l'attuale scatolare con un ponte sul Rio Bisavola.*	\	Relativamente ai vincoli legati alla D.Lgs. 42/2004 (ex Legge Galasso), che si riferiscono ad aspetti di tipo paesaggistico, questi non attengono ai fini della progettazione strettamente idraulica e la soluzione con scatolare appare meno interferente rispetto al ponte. Si evidenzia che il tombino previsto ha dimensioni maggiori, rispetto al ponte Autostradale, e presenta dimensioni interne 5.00X3.00.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CS02	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23279 e 23863	31.10.2014 e 10/11/2014	DVA-2014-0035938 e DVA-2014-0036984	*2 - Nei vincoli non viene considerata la presenza dei vincoli monumentali della Chiesetta di San Lorenzo e di Madonna degli Angeli.*	\	Allo scopo è stata predisposta opportuna documentazione integrativa fornita al MiBACT come richiesto anche dallo stesso Ministero.	SI
CS03	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23279 e 23863	31.10.2014 e 10/11/2014	DVA-2014-0035938 e DVA-2014-0036984	*3 - Il progetto definitivo della TAV/TAC deve essere coordinato con quello dell'Autostrada Bs-Vr-Vi-Pd spa per permettere la realizzazione del nuovo casello autostradale di Castelnuovo del Garda, pertanto il progetto definitivo della linea treni ad alta velocità/alta capacità deve recepire incondizionatamente il progetto Autostrada Bs-Vr-Vi-Pd spa*	\	Si prende atto dell'osservazione e si precisa che la situazione in progetto è "conforme alle previsioni del progetto esecutivo del nuovo casello" come asserito alla scheda 50 emessa da Società BresciaVerona Vicenza Padova Spa in sede di Cds.	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CS04	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23279 e 23863	31.10.2014 e 10/11/2014	DVA-2014-0035938 e DVA-2014-0036984	*4 - Non è stata considerata nel progetto definitivo di TAV/TAC la presenza dell'ex discarica di rifiuti solidi urbani denominata Mischi, a sud dell'innesto a trombetta del futuro casello autostradale di Castelnuovo del Garda, dove anche l'Alta Velocità/alta Capacità dovrà concorrere alla bonifica del sito*	\	Non risulta interferenza tra la linea AV e la discarica Mischi.	NO
CS05	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23279 e 23863	31.10.2014 e 10/11/2014	DVA-2014-0035938 e DVA-2014-0036984	*5 - Non è stata considerata nel progetto nel definitivo di TAV la presenza dei seguenti sotto servizi: - su via Bologna la presenza del tubo dell'acquedotto del diametro di 200 mm in PEAD PN 16, - su via San Lorenzo la presenza del tubo dell'acquedotto del diametro di 200 mm in PEAD PN 16, - su via Mantovana In presenza del tubo dell'acquedotto del diametro di 200mm in PEAD PN 10 e la presenza del tubo della fognatura nera in pressione del diametro di 315 mm in PVC stratificato, - sul letto del corso d'acqua denominato Rio Bisavola In presenza di tubazione dell'acquedotto del diametro di 60 mm in PEAD PN 10, - su via Ca' Bruciata con inerente attraversamento autostradale, la presenza di un tubo dell'acquedotto in PEAD PN 10 del diametro di 110 mm; Detti sotto-servizi vanno conservati ovvero spostati previa accordo con l'Azienda Gardesana Servizi spa di Peschiera del Garda, attuale gestore del sistema integrato delle acque per la sponda veronese del Lago di Garda; prescrive altresì che in caso di spostamento dei sotto-servizi comunali siano creati dei cunicoli a cura e spese di TAV/TAC per il passaggio delle tubazioni*	\	Si prende atto delle interferenze segnalate che saranno compatibilizzate con il tracciato della Linea AV/AC.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CS06	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23279 e 23863	31.10.2014 e 10/11/2014	DVA-2014-0035938 e DVA-2014-0036984	*6 - Su via Stazione, a Nord dell'Autostrada A4, è prevista la realizzazione di un' intersezione a rotatoria che necessariamente deve essere ristudiata anche per includerci lo svincolo stradale di via Sei Fontane (studio di una rotatoria di forma ogivale)*	\	Si ritiene che l'intersezione con Via Sei Fontane non sia idonea alla realizzazione di una rotatoria di accesso alla rampa Nord del Cavalcavia Via Mongabia SP27 (IV25), come illustrato in allegato	NO
CS07	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23279 e 23863	31.10.2014 e 10/11/2014	DVA-2014-0035938 e DVA-2014-0036984	*7 - Il nuovo ponte sull'autostrada A4 della strada provinciale n. 27 j (via Stazione) dovrà necessariamente prevedere oltre al passaggio dello svincolo autostradale anche uno spazio di non meno di 27,00 m per il passaggio della futura variante alla strada regionale n. 11 (progetto delle tangenziali del Veneto), pertanto la spalla a Nord del ponte andrà Spostata per permettere il passaggio dello svincolo progettato e della futura variante alla strada statale n. 11*	\	Il progetto preliminare delle Tangenziali Venete citato non è stato ancora approvato e pertanto non sarà preso in considerazione nella progettazione della linea AV/AC.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CS08	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23279 e 23863	31.10.2014 e 10/11/2014	DVA-2014-0035938 e DVA-2014-0036984	*8 - Il viadotto ferroviario sul Rio Tionello della TAV/TAC deve essere reso più ampio per permettere il passaggio dell'attuale pista ciclabile denominata "Graspo del Moro" (almeno di 2,50 m), non prevista in fase progettuale da parte del Consorzio CEPAV 2, di integrare con il proseguimento della strada con via Ca Brusà*	€ 130.000	La richiesta è recepibile. Si prevede l'adeguamento delle opere per garantire l'attraversamento della pista e la realizzazione di circa 600 metri di pista per collegare i tratti esistenti della pista Graspo del Moro,a Nord e a sud della linea ferroviaria.	SI
CS09	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23279 e 23863	31.10.2014 e 10/11/2014	DVA-2014-0035938 e DVA-2014-0036984	*9 - Il nuovo rilevato stradale di accesso al ponte sull'autostrada di via Stazione non considera che sorgerà su una preesistente discarica di car fluff trovata sul fondo di proprietà della ditta OHA srl, in fallimento, (a Nord dell'autostrada Bs-Vr-Vi-Pd), pertanto TAV/TAC dovrà farsi carico della bonifica del sito prima di iniziare i lavori di realizzazione del nuovo cavalcavia autostradale e ferroviario*	€ 5.000.000	Si prende atto della segnalazione. Sarà verificata l'interferenza del tracciato della linea con la discarica e qualora accertata l'interferenza si provvederà alla bonifica.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CS10	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23279 e 23863	31.10.2014 e 10/11/2014	DVA-2014-0035938 e DVA-2014-0036984	*10 - La modifica della viabilità della strada comunale denominata via Mantovana a Cavalcaselle comporterà da parte di TAV/TAC la demolizione dell'isola ecologica comunale della frazione. La TAV/TAC dovrà farsi parte diligente quindi per la ricostruzione dell'isola ecologica, a cura e spese di TAV/TAC, su un terreno da acquisire a cura e spese di TAV/TAC in accordo con l'amministrazione comunale sull'individuazione del sedime.*	€ 175.000	Con riferimento all'isola ecologica il proponente si farà carico della ricostruzione dell'isola ecologica (ovviamente se costruita prima dei vincoli conseguenti la delibera CIPE del 2003 di approvazione del Progetto Preliminare della Linea).	SI Condizionato
CS11	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23279 e 23863	31.10.2014 e 10/11/2014	DVA-2014-0035938 e DVA-2014-0036984	*Si chiede che nella preesistente viabilità di via mantovana sotto il rilevato TAV sia inserito uno scatolare per permettere di utilizzare l'attuale sedime stradale come pista ciclabile.*	€ 70.000	Il sottopasso ciclopedonale si ritiene fattibile.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CS12	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23279 e 23863	31.10.2014 e 10/11/2014	DVA-2014-0035938 e DVA-2014-0036984	*11 - Si esprime parere negativo alla realizzazione della cava di prestito di materiale litoide in quanto, il Comune di Castelnuovo del Garda non è inserito nell'elenco regionale dei Comuni in cui possono essere realizzate cave (allegato 1 e 2 della L.R. n. 44/82). Si evidenzia altreì che la realizzazione della cava di prestito potrebbe influenzare negativamente l'attuale pozzo idrico pubblico di emungimento dell'acquedotto che alimenta la frazione di Oliosi e Salionze poiché realizzerebbe una via preferenziale per l'infiltrazione di possibili sostanze contaminanti in falda. Si chiede inoltre una verifica idraulica dell'andamento della falda in fase stagionale*	\	Il proponente ritiene che possano essere recepite le richieste pervenute dal territorio e quindi che possa essere modificato il progetto solo in concomitanza dell'attuazione contemporanea delle seguenti condizioni che costituiscono, di fatto, una ridistribuzione dei punti di estrazione, compatibile con una distribuzione delle cave equilibrata lungo il tracciato ferroviario. Qualora una sola delle seguenti condizioni non fosse ritenuta opportuna il proponente conferma la richiesta delle 7 cave di prestito come ipotizzate in PD e sommariamente riepilogate in precedenza. Di seguito si riporta quindi la soluzione complessiva e trasversale ipotizzata a seguito del confronto con il territorio: • Possibilità di sfruttare la cava posta nell'ATEg18 (Lograto) Si ritiene plausibile attingere dalle riserve di inerti disponibili nell'ambito dell'ATEg18 di Lograto. Gli Enti ed il proprietario della cava sono favorevoli a tale significativo potenziamento, che evita il coinvolgimento di nuove aree. Per gli inerti in esubero verrà messa a disposizione l'area dell'ATEg 14 (Cazzago S. Martino – Travagliato) e la stessa ATEg18 per le quali sono già autorizzati interventi di rimodellamento per il recupero ambientale con l'impiego di terre e rocce da scavo. Tale assetto nel comune di Lograto è stato segnalato nei primi mesi del 2015 dall'Amministrazione Comunale e dal proprietario delle aree interessate. • Possibilità di sfruttare la cava posta nell'ATE n. 26. Considerato che allo stato l'ATE è già stato in parte coltivato, si ritiene plausibile una autorizzazione per una nuova escavazione fino ad una quota di -35 mt, come previsto dalle schede del piano cave dell'ATE 26 ristabilendo il piano agricolo alla nuova quota. Gli Enti ed il proprietario della cava sono favorevoli a tale significativo potenziamento, che evita devastazione di nuove aree. Tale cava era stata segnalata quale cava alternativa dal Comune di Calcinato. • Possibilità di sfruttare la cava posta nell'ATE n. 42. Considerato che allo stato l'ATE è già stato coltivato per una profondità di -7 mt, si ritiene plausibile una autorizzazione allo scavo fino alla quota di -17 mt e ristabilire il piano agricolo alla nuova quota di progetto. Gli Enti ed il proprietario della cava sono favorevoli a tale significativo potenziamento, che evita devastazione di nuove aree. • Sfruttamento dell'area del nuovo centro logistico "comparto sud" in Comune di Castenedolo, in prossimità alla futura stazione ferroviaria A.V. Il piano regolatore vigente già prevede detto insediamento, senza quindi intervenire su nuove aree agricole (recepimento osservazione "Valore Reale SGR" asseverata dal Comune di Castenedolo), tale insediamento prevede uno scavo complessivo di materiale di circa 1.500.000 mc per la realizzazione di un intervento immobiliare. Il materiale proveniente da tale scavo potrebbe essere utilizzato, opportunamente trattato, come inerte per la realizzazione della nuova linea AV/AC. • Scavo in area posta in prossimità all'imbocco Ovest della galleria di Lonato per una superficie di mq. 220.000, area destinata alla futura realizzazione del comparto logistico/industriale, come da osservazione del Comune di Lonato. In ottemperanza ad una precedente convenzione sottoscritta dal Comune di Lonato sull'area in questione è previsto un abbassamento del piano finito di circa 3,5 m dal piano campagna con successivo riporto di materiale per circa 1,00 mt. Per recepire la richiesta economica del Comune stesso, pari ad Euro 3.500.000 circa, e consentire che ciò non determini aggravi di costi al progetto, la domanda potrà essere accettata nei termini che si riportano: - approfondimento fino a -5 mt dall'attuale piano campagna o comunque fino ad una profondità tale da permettere l'escavazione di almeno 1.000.000 mc; - ritombamento fino a -2.50 mt senza corresponsione di oneri; - disponibilità gratuita dell'area ad uso cantiere per un periodo compreso tra il 2015 ed il 2020. • Approvvigionamento mediante lo sfruttamento dei poli estrattivi esistenti sul territorio della provincia di Verona. In luogo della coltivazione di una cava di prestito in Comune di Castelnuovo, registrata la contrarietà del Comune stesso, si provvederà allo scavo dei poli esistenti prossimi all'esaurimento, che dovranno pertanto ottenere gli strumenti necessari ad un ampliamento, quale ad esempio la cava in ghiaia denominata "Corte Betlemme" in Comune di Sommacampagna, autorizzata con DGRV 276 del 15/03/2011, per la quale è in corso un iter istruttorio di ampliamento, oppure le Cave S.E.I. ed Inerti S.Valentino, nel Comune di Bussolengo.	SI Condizionato
CS13	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23279 e 23863	31.10.2014 e 10/11/2014	DVA-2014-0035938 e DVA-2014-0036984	*12 - Si esprime parere negativo per quanto attiene alla viabilità di cantiere con l'utilizzazione delle attuali strade comunali : via Mantovana, la Strada Regionale n. 11 e la Strada Provinciale n. 27, che saranno anche utilizzate per il passaggio dei mezzi pesanti, in quanto si evidenzia che potrebbe invece essere, utilizzata anche dell'altra viabilità comunale previa riadattamento, cucitura e sistemazione della stessa (via Sei Fontane e la strada comunale presso loc. Mischi).* *Si chiede una verifica della denominazione delle strade in quanto la viabilità di cucitura risultano fra strade comunali con errata denominazione e/o inesistenti*	\	Si prende atto della segnalazione trasmessa e si verificherà in fase di PE l'idoneità delle strade. Eventuali imprecisioni della toponomastica verranno corrette.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CS14	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23279 e 23863	31.10.2014 e 10/11/2014	DVA-2014-0035938 e DVA-2014-0036984	*13 - IL Consorzio Cepav 2 non ha presentato nessun cronoprogramma che detti i tempi necessari e propedeutici alla realizzazione della nuova linea TAV/TAC, inoltre è necessario avere il cronoprogramma dettagliato dei lavori da realizzarsi sul territorio del Comune di Castelnuovo del Garda*	\	Nella relazione "IN0500DE2RGMD0000003 - RELAZIONE DESCRITTIVA LOTTI COSTRUTTIVI E FUNZIONALI" compresa nella Parte 1 Volume 3 è presente un cronoprogramma di massima per Lotti costruttivi. Il programma dettagliato sarà sviluppato in PE.	SI Già Previsto
CS15	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23279 e 23863	31.10.2014 e 10/11/2014	DVA-2014-0035938 e DVA-2014-0036984	*14 - Mancato impatto rete idrica e rete idrografica superficiale: mancata valutazione in particolare sull'impatto che avrà sui fiumi, sulle falde acquifere e sui pozzi esistenti*	\	Quanto richiesto è già presente nel Progetto Definitivo (Parti 2, 4, 12,15)	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CS16	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23279 e 23863	31.10.2014 e 10/11/2014	DVA-2014-0035938 e DVA-2014-0036984	*15 - Mancano impatto da vibrazioni: mancata valutazione in merito all'impatto delle vibrazioni sulle coltivazioni (si veda ad es. per il processo di maturazione delle uve da vino)*	\	Premesso che non è stata reperita bibliografia inerente possibili interferenze delle vibrazioni sulla maturazione dell'uva, il livello vibrazionale atteso, anche nei casi maggiormente critici, non è tale da poter presumere alcuna interferenza con le coltivazioni.	NO
CS17	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23279 e 23863	31.10.2014 e 10/11/2014	DVA-2014-0035938 e DVA-2014-0036984	*16 - Mancato impatto acustico : mancata valutazione impatto acustico*	\	Diversamente da quanto indicato dal Comune la questione dell'inquinamento acustico è stata valutata compiutamente. Il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) è il risultato dell'applicazione di un modello matematico che sulla base delle caratteristiche della sorgente (emissioni sonore in base alla tipologia di convoglio, al numero dei treni, alla velocità ed alla tipologia dell'opera ferroviaria) e delle caratteristiche del ricettore (altezza degli edifici, destinazione d'uso, distanza dalla linea, presenza di eventuali altri manufatti) finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CS18	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23279 e 23863	31.10.2014 e 10/11/2014	DVA-2014-0035938 e DVA-2014-0036984	*17 - Creazione nuovi ponti: non si comprende se siano stati ricompresi gli spazi per le piste ciclabili*	€ 890.000	IV25 di Mongabia unico cavalcavia nel Comune di Castelnuovo, non prevede piste ciclabili; per la predisposzsizione sarà sufficiente l'allargamento di 2,5 m da un lato.	SI
CS19	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23279 e 23863	31.10.2014 e 10/11/2014	DVA-2014-0035938 e DVA-2014-0036984	*18 - Ribadita la contrarietà alla realizzazione della cava, si chiede che prima dell'eventuale ripristino sia eseguita una verifica idraulica*	\	Alla luce della controdeduzione al punto CS12, la verifica non risulta più necessaria.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CS20	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23279 e 23863	31.10.2014 e 10/11/2014	DVA-2014-0035938 e DVA-2014-0036984	*19 - Galleria Paradiso "Possibile inquinamento acque di falda durante la realizzazione del progetto": non è dato sapere quali saranno le soluzioni decise che eviteranno la dispersione in falda di sostanze potenzialmente inquinanti*	\	Per la costruzione della galleria, come indicato in progetto e negli studi ambientali, saranno adottati una serie di accorgimenti finalizzati a minimizzare il rischio di inquinamento del suolo e del sottosuolo. Saranno inoltre presenti 4 pozzi di monitoraggio delle acque sotterranee dedicati al controllo quali-quantitativo della falda in corrispondenza della galleria Paradiso che, trimestralmente, per tutta la fase realizzativa consentiranno di monitorare la falda.	NO
CS21	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23279 e 23863	31.10.2014 e 10/11/2014	DVA-2014-0035938 e DVA-2014-0036984	*20 - Galleria Paradiso "non sembra rappresentare una particolare criticità né per il potenziale impatto che lo scavo potrà comportare ...." : Realizzazione di scavi dai 18 ai 25 metri con rilevante impatto sulla collina e sulle abitazioni*	\	Si ribadisce la bontà del progetto. Le modalità di scavo previste in progetto sono pensate in modo da minimizzare gli impatti sul territorio e sui manufatti esistenti. Infine si evidenzia che la soluzione adottata, ovvero il passaggio della linea AV/AC in galleria artificiale e il ritombamento dell'opera, consente di annullare l'impatto visivo e acustico della linea sul territorio circostante nella fase di esercizio della linea.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CS22	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23279 e 23863	31.10.2014 e 10/11/2014	DVA-2014-0035938 e DVA-2014-0036984	*21 - Parco del Tione (delibere di Consiglio Comunale n. 57 del 30.09.2014 e n. 78 del 30.12.2013): nessuna opera di tutela per tale zona*	\	L'attraversamento avviene in viadotto, in questo modo non si interferisce sul corridoio ecologico. Sono inoltre previsti interventi di rinaturalizzazione in sponda destra.	NO
CS23	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23279 e 23863	31.10.2014 e 10/11/2014	DVA-2014-0035938 e DVA-2014-0036984	*22 - Parco Agricolo della madonna degli Angeli (delibera di Consiglio Comunale n. 78 del 30.12.2013) : Nessun cenno su tale vincolo*	\	Allo scopo è stata predisposta opportuna documentazione integrativa fornita al MiBACT come richiesto.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CS24	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23279 e 23863	31.10.2014 e 10/11/2014	DVA-2014-0035938 e DVA-2014-0036984	*23 - Vincoli culturali e paesaggistici: inserimento colle San Lorenzo - Madonna degli Angeli - Parco del Tione*	\	Allo scopo è stata predisposta opportuna documentazione integrativa fornita al MiBACT come richiesto.	SI
CS25	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23279 e 23863	31.10.2014 e 10/11/2014	DVA-2014-0035938 e DVA-2014-0036984	*24 - Interventi a verde in aree critiche: inserimento area agricola nuovo svincolo di Castelnuovo*	\	Si segnala che la realizzazione dello svincolo è a carico della Autostrada A4	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CS26	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23279 e 23863	31.10.2014 e 10/11/2014	DVA-2014-0035938 e DVA-2014-0036984	*25 - Interventi a verde in aree critiche "Paradiso ... presenza delle gallerie artificiali": correggere determinazione in "presenza di gallerie artificiali in ambito paesaggistico rilevante" con le conseguenze del caso*	\	Si ribadisce la bontà del progetto.	NO
CS27	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23279 e 23863	31.10.2014 e 10/11/2014	DVA-2014-0035938 e DVA-2014-0036984	*26 - Via Mantovana - spostamento ad Est realizzazione due nuovi sottopassi: nessuna indicazione se via Mantovana (vecchio tracciato) rimarrà aperta o chiusa al traffico durante i lavori. Rivedere il progetto utilizzando il sottopasso già esistente. Viabilità di cucitura non idonea*	\	Non è tecnicamente possibile mantenere il manufatto esistente sotto l'autostrada con un raccordo altimetrico con il nuovo manufatto sotto la ferrovia.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CS28	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23279 e 23863	31.10.2014 e 10/11/2014	DVA-2014-0035938 e DVA-2014-0036984	*27 - Rotatoria via Mantovana - via Volta: mancata considerazione dell'esistenza e della densità dei nuclei abitativi esistenti. Opere di mitigazione*	\	Osservazione non chiara; si precisa che l'inserimento di una rotatoria è motivato da esigenze derivanti dalla normativa stradale, diversamente non sarebbe consentito l'inserimento di un raggio di curvatura ridotto a salvaguardia dei vicini fabbricati.	NO
CS29	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23279 e 23863	31.10.2014 e 10/11/2014	DVA-2014-0035938 e DVA-2014-0036984	*28 - Cavalcavia SP 27 di Mongabia 256 A4 - IV25: utilizzo dell'opera già esistente implementazione della stessa*	\	Il manufatto attuale non permette lo scavalco della linea AV con il franco minimo di 7,20. Inoltre il tracciato è stato studiato in modo da garantire il mantenimento del traffico sull'opera esistente durante l'esecuzione del nuovo attraversamento.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CS30	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23279 e 23863	31.10.2014 e 10/11/2014	DVA-2014-0035938 e DVA-2014-0036984	*29 - ZAI Castelnuovo : mancata previsione piano di sicurezza "AirLiquide"*	\	Per le industrie a Rischio di Incidente Rilevante è prevista la redazione di specifiche misure di emergenza in fase di progettazione esecutiva.	SI
CS31	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23279 e 23863	31.10.2014 e 10/11/2014	DVA-2014-0035938 e DVA-2014-0036984	*30 - La TAV/TAC dovrà prevedere nel proprio progetto la realizzazione di barriere atte a mitigare l'impatto e ridurre il danno nelle zone adiacenti la cava*	\	L'osservazione è superata a seguito di quanto controdedotto al punto CS12. In ogni caso si precisa che in progetto sono previste le necessarie misure di mitigazione presso ciascuna nuova area di cava.	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CS32	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23279 e 23863	31.10.2014 e 10/11/2014	DVA-2014-0035938 e DVA-2014-0036984	*31 - La TAV/TAC dovrà prevedere nel proprio progetto l'abbattimento delle polveri a tutela delle aree agricole*	\	In corrispondenza di tutti i ricettori impattati dall'emissione di polveri in fase realizzativa è prevista l'adozione di apposite misure di mitigazione (vedi documentazione specifica in parte 40 del progetto definitivo).	SI Già Previsto
CS33	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23279 e 23863	31.10.2014 e 10/11/2014	DVA-2014-0035938 e DVA-2014-0036984	*32 - La TAV/TAC non ha riconosciuto il territorio come interessato alle attività turistiche considerandole appannaggio esclusivo del vicino Lago di Garda*	\	La presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati"	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CS34	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23279 e 23863	31.10.2014 e 10/11/2014	DVA-2014-0035938 e DVA-2014-0036984	*33 - La TAV/TAC dovrà prevedere nel proprio progetto un indennizzo in itinere per l'agricoltura e per il turismo delle zone di cantierizzazione delle opere*	\	Per la remunerazione degli espropri (acquisizioni o occupazioni temporanee) che si renderanno necessari per la realizzazione dell'opera si utilizzeranno le procedure basate sull'attuale legislazione in vigore (Testo Unico di cui al DPR n. 327/2001 modificato dal Dlgs n. 302/2002). Si conferma inoltre che tutti i danni che verranno accertati in fase di costruzione saranno oggetto di adeguato indennizzo.	SI Già Previsto
CS35	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23279 e 23863	31.10.2014 e 10/11/2014	DVA-2014-0035938 e DVA-2014-0036984	*34 - La TAV/TAC dovrà effettuare studi idrogeologici approfonditi finalizzati a determinare interferenze negative in termini sia di qualità delle acque, sia di eventuali variazioni indotte al regime delle falde sotterranee*	\	Gli studi richiesti sono già previsti nel Progetto Definitivo e verranno adeguatamente approfonditi in fase di progettazione esecutiva. Si segnala inoltre che il progetto prevede un piano di monitoraggio ambientale ante-operam, in corso e post-operam.	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CS36	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23279 e 23863	31.10.2014 e 10/11/2014	DVA-2014-0035938 e DVA-2014-0036984	*35 - La TAV/TAC dovrà prevedere eventluali problemi di prosciugamento di pozzi causati da barriere al deflusso delle falde sotterranee*	\	Gli studi richiesti sono già previsti nel Progetto Definitivo e verranno adeguatamente approfonditi in fase di progettazione esecutiva. Si segnala inoltre che il progetto prevede un piano di monitoraggio ambientale ante-operam, in corso e post-operam.	SI Già Previsto
CS37	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23279 e 23863	31.10.2014 e 10/11/2014	DVA-2014-0035938 e DVA-2014-0036984	*36 - La TAV/TAC dovrà garantire che le cave di prestito non dovranno essere riutilizzate per divenire deposito di rifiuti di qualsiasi specie*	\	Si rimanda alla controdeduzione al punto CS12. Conseguentemente il problema risulta superato.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CS38	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23279 e 23863	31.10.2014 e 10/11/2014	DVA-2014-0035938 e DVA-2014-0036984	*37 - La TAV/TAC dovrà garantire che i terreni agricoli modificati verranno ripristinati e non soggetti a recupero ambientale.*	\	Accoglibile in linea di principio.	SI
CS39	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23279 e 23863	31.10.2014 e 10/11/2014	DVA-2014-0035938 e DVA-2014-0036984	*38 - Si richiede che sia concordata con gli enti deputati il ripristino del colle San Lorenzo sovrastante la galleria*	\	Verrà concordato in fase di Progettazione Esecutiva	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CS40	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23279 e 23863	31.10.2014 e 10/11/2014	DVA-2014-0035938 e DVA-2014-0036984	*39 - Si richiede che l' Amministrazione Comunale sia parte in causa per la sistemazione della viabilità nella zona della "Pesca OK"*	\	Verrà concordato in fase di Progettazione Esecutiva	SI
CS41	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23279 e 23863	31.10.2014 e 10/11/2014	DVA-2014-0035938 e DVA-2014-0036984	*40 - Si chiede che le manutenzioni delle opere d'arte non siano a carico del Comune di Castelnuovo del Garda*	\	A cura RFI	RFI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CS42	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23279 e 23863	31.10.2014 e 10/11/2014	DVA-2014-0035938 e DVA-2014-0036984	*41 - Si chiede che siano prodotte al comune le analisi dei materiali che verranno utilizzati nei rilevati*	\	Verranno seguite le disposizioni previste dalla normativa vigente.	NO
CS43	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23279 e 23863	31.10.2014 e 10/11/2014	DVA-2014-0035938 e DVA-2014-0036984	Richiesta di misure di mitigazione / compensazione *1 - TAV/TAC come misura compensativa e di mitigazione dovrà prevedere nel proprio progetto la realizzazione del viadotto e del collegamento stradale che collegherà l'attuale variante alla strada statale: n. 11 (a Nord della rotatoria di intersezione con il casello autostradale di Castelnuovo del Garda) con la strada provinciale n. 27 di Mongabia*	\	Il progetto preliminare delle Tangenziali Venete (variante alla S.S.11) citato non è stato ancora approvato e pertanto non sarà preso in considerazione nella progettazione della linea AV/AC.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CS44	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23279 e 23863	31.10.2014 e 10/11/2014	DVA-2014-0035938 e DVA-2014-0036984	Richiesta di misure di mitigazione / compensazione *2 - TAV/TAC come misura compensativa e di mitigazione dovrà prevedere nel proprio progetto la realizzazione della variante alla strada statale n. 11, dalla rotatoria di intersezione con il casello autostradale di Castelnuovo del Garda fino al confine comunale con la riconnessione stradale all'attuale strada statale n. 11 poiché il territorio comunale sarà vincolato dal passaggio di due reti ferroviarie e dalle conseguenti fasce di rispetto ferroviario*	\	Il progetto preliminare delle Tangenziali Venete (variante alla S.S.11) citato non è stato ancora approvato e pertanto non sarà preso in considerazione nella progettazione della linea AV/AC.	NO
CS45	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23279 e 23863	31.10.2014 e 10/11/2014	DVA-2014-0035938 e DVA-2014-0036984	Richiesta di misure di mitigazione / compensazione *3 - TAV/TAC come misura compensativa e di mitigazione dovrà prevedere e realizzare nel proprio progetto la realizzazione del completo Interramento della linea ad alta tensione della ditta TERNA n. 254. La richiesta di interramento della linea TERNA n. 254 è finalizzata all'innalzamento dell'attuale linea ad alta tensione 132.000 Volt di Rete Ferroviaria Italiana posizionata a Nord dell'attuale sedime autostradale e di conseguenza al miglioramento della modifica dell'attuale viabilità di variante di via Mantovana proposta dal progetto definitivo TAV/TAC. Con l'interramento della linea ad alta tensione Terna n. 254, si potrà innalzare la campata dell'attuale linea ad alta tensione 132.000 Volt di Rete Ferroviaria Italiana a Nord dell'autostrada A4 e di conseguenza si potrà modificare la viabilità di progetto su via mantovana, progettata da Cepav 2, pensando quindi di realizzare un sovrapasso sull'Autostrada A4, sulla SR 11 dir e sulla nuova linea TAV/TAC in luogo di un sottopasso con tracciato stradale tortuoso.*	\	il tracciato ferroviario prevede, nel tratto interferito, la quota di piano ferro di +105,00 ovvero 4,5 m sopra il piano campagna. Uno scavalco con calvalcaferrovia, considerando un un franco minimo di 7,20 m sopra la quota dei binari, porterebbe il piano stradale a a +13,70 m sopra il piano campagna. Si ritiene tale quota improponibile per uno scavalco. Inoltre si segnala che l'nterramento della linea Terna n.254 non rientra nelle competenze del Proponente.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CS46	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23279 e 23863	31.10.2014 e 10/11/2014	DVA-2014-0035938 e DVA-2014-0036984	Richiesta di misure di mitigazione / compensazione *4 - TAV/TAC come misura compensativa e di mitigazione dovrà prevedere e realizzare nel proprio progetto la realizzazione di una viabilità alternativa all'attuale via Mantovana, per l'abitato di Cavalcaselle, di accesso alla strada regionale n. 11*	€ 520.000	La richiesta si ritiene accoglibile.	SI
CS47	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23279 e 23863	31.10.2014 e 10/11/2014	DVA-2014-0035938 e DVA-2014-0036984	Richiesta di misure di mitigazione / compensazione *5 - La variante alla strada comunale denominata via Bologna proposta nel progetto definitivo TAV/TAC non appare conforme alle norme vigenti per la progettazione e la costruzione delle strade (D.M. 5.11.2011) ed a quella sulla sicurezza stradale (D.M. del 02.05.2012, D.Lgs. 15.03.2011) in quanto è prevista una modifica all'attuale sede stradale plano-altimetrica con curve a 90° su strade poste al di fuori dei centri abitati*	\	Via Bologna non sarà interessata da traffico di cantiere ad eccezione del suo attraversamento per il quale è prevista la realizzazione di una adeguata rotonda.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CS48	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23279 e 23863	31.10.2014 e 10/11/2014	DVA-2014-0035938 e DVA-2014-0036984	Richiesta di misure di mitigazione / compensazione *6 - La chiusura delle strade via Mantovana a Cavalcaselle e via Stazione (S.P.27) e Castelnuovo del Garda per la realizzazione del sottopasso stradale e del sovra-passo stradale, non dovrà essere contemporanea per permettere di non isolare la parte a Sud, del territorio comunale, (taglio autostradale) dal resto del Comune*	\	Il progetto prevede che venga garantita la continuità del traffico per entrambe le viabilità.	SI
CS49	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23279 e 23863	31.10.2014 e 10/11/2014	DVA-2014-0035938 e DVA-2014-0036984	Richiesta di misure di mitigazione / compensazione *7 - Località Mischi : Creazione viabilità alternativa e parcheggi. Sistemazione viabilità via Mischi - via Mincio - via Campana Bassa - via Mantovana*	\	La richiesta è molto generica e non consente l'analisi.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CS50	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23279 e 23863	31.10.2014 e 10/11/2014	DVA-2014-0035938 e DVA-2014-0036984	Richiesta di misure di mitigazione / compensazione 8 - Viabilità Castelnuovo: realizzazione rotatoria di intersezione via Stazione (SP 27) - via Milano (S.R. n. 11) prima dell'inizio dei lavori	€ 350.000	La richiesta si ritiene fattibile.	SI
CS51	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23279 e 23863	31.10.2014 e 10/11/2014	DVA-2014-0035938 e DVA-2014-0036984	Richiesta di misure di mitigazione / compensazione *9 - Isola ecologica: realizzazione nuova isola ecologica di Cavalcaselle*	\	Si rimanda alla controdeduzione dell'osservazione CS10.	SI Condizionato

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CS52	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23279 e 23863	31.10.2014 e 10/11/2014	DVA-2014-0035938 e DVA-2014-0036984	Richiesta di misure di mitigazione / compensazione 10 - Via Mantovana - via Volta : realizzazione opere che mitighino l'effetto rumore del passaggio dei camion	\	Si fa presente la questione del rumore durante la costruzione è statra valutata con modelli matematici che hanno consentito di identificare i punti critici da sottoporre a mitigazione. Inoltre durante la fase di costruzione è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	SI
CS53	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23279 e 23863	31.10.2014 e 10/11/2014	DVA-2014-0035938 e DVA-2014-0036984	Richiesta di misure di mitigazione / compensazione *11 - Viabilità Cavalcaselle Camalavicina : realizzazione allargamento sede stradale tratto Cavalcaselle - Camalavicina*	€ 1.130.000	La richiesta è tecnicamente fattibile.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CS54	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23279 e 23863	31.10.2014 e 10/11/2014	DVA-2014-0035938 e DVA-2014-0036984	Richiesta di misure di mitigazione / compensazione 12 - Siano realizzate le piste ciclabili in ogni sovrappasso	già valutato al punto CS18	IV25 di Mongabia unico cavalcavia nel Comune di Castelnuovo, non prevede piste ciclabili; per la predisposizione sarà sufficiente l'allargamento di 2,5 m da un lato.	SI
CS55	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23279 e 23863	31.10.2014 e 10/11/2014	DVA-2014-0035938 e DVA-2014-0036984	Richiesta di misure di mitigazione / compensazione *13 - Sia realizzato un monitoraggio ambientale costante in corso d'opera*	\	Diversamente da quanto indicato dal Comune, quanto richiesto è già previsto. In particolare nel progetto di monitoraggio ambientale sono previste misure di monitoraggio per tutta la fase di costruzione e per tutte le componenti ambientali.	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CS56	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23279 e 23863	31.10.2014 e 10/11/2014	DVA-2014-0035938 e DVA-2014-0036984	Richiesta di misure di mitigazione / compensazione *14 - Sia verificato costantemente il clima acustico*	\	Diversamente da quanto indicato dal Comune, quanto richiesto è già previsto. In particolare nel progetto di monitoraggio ambientale sono previste misure di rumore in fase ante operam, durante tutta la fase di costruzione e di post operam (nel primo periodo di esercizio).	SI Già Previsto
CS57	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23279 e 23863	31.10.2014 e 10/11/2014	DVA-2014-0035938 e DVA-2014-0036984	Richiesta di misure di mitigazione / compensazione 15 - Siano rilocalizzate le singole attività produttive interferenti con il tracciato ed i cantieri dell'alta velocità	\	Tutte le attività produttive incompatibili con il progetto verranno risarcite in accordo a quanto previsto dall'attuale legislazione in vigore (Testo Unico di cui al DPR n. 327/2001 modificato dal Dlgs n. 302/2002).	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CS58	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23279 e 23863	31.10.2014 e 10/11/2014	DVA-2014-0035938 e DVA-2014-0036984	Richiesta di misure di mitigazione / compensazione *16 - Siano individuati e bonificati tutti i siti inquinati produttive interferenti con il tracciato ed i cantieri dell'alta velocità.*	\	Quanto richiesto è già previsto dal progetto.	SI Già Previsto
CS59	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23279 e 23863	31.10.2014 e 10/11/2014	DVA-2014-0035938 e DVA-2014-0036984	Richiesta di misure di mitigazione / compensazione 17 - Siano risolte le interferenze con i siti storici ed archeologici produttive interferenti con il tracciato ed i cantieri dell'alta velocità	\	Quanto richiesto è già previsto dal progetto.	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CS60	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23279 e 23863	31.10.2014 e 10/11/2014	DVA-2014-0035938 e DVA-2014-0036984	Richiesta di misure di mitigazione / compensazione *18 - Sia realizzato uno studio di revisione progettuale del tracciato della ferrovia storica*	\	La presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati.	NO
409	Sig. Franchi Luigi	Sona	Nessun Protocollo	28/10/2014	DVA-2014-0035957	Le osservazioni sono avanzate dal Sig. Franchi Luigi proprietario dei terreni distinti in Comune di Sona, fg.31, mappali n. 24, 97 sui quali è prevista una strada di cantiere che collega la strada comunale via Casa Stefania con il cantiere di costruzione delle opere. Il Sig. Franchi chiede che: - venga spostato il percorso previsto della pista di cantiere lungo il confine di proprietà, come indicato sulla planimetria allegata (Allegato **Sona-20-1**), parallelo al confine sud dei mappali n. 24,97. I motivi della presente richiesta sono dovuti al fatto che sui terreni in oggetto esiste impiantato un vigneto con filari paralleli al confine di proprietà sud e la strada come segnata lo attraversa in senso trasversale. Realizzando la strada di cantiere parallela al confine sud dei mappali n. 24,97 si arrecherebbe il minore danno possibile alle colture.	\	In sede di redazione del progetto esecutivo verranno effettuate le opportune valutazioni in relazione alla fattibilità della richiesta.	SI condi ziona to
410	Sig. Franchi Luigi	Sona	Nessun Protocollo	28/10/2014	DVA-2014-0035957	Sig. Franchi Luigi proprietario dei terreni distinti in Comune di Sona, fg.31, mappali n. 24, 97, chiede inoltre la possibilità di accedere alla residua parte del mappale n. 97 a sud che resterebbe intercluso.	\	In sede di redazione del PE si terrà in considerazione la segnalazione e verrà garantito l'accesso.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
411	Sig. Franchi Luigi	Sona	Nessun Protocollo	28/10/2014	DVA-2014-0035957	Sig. Franchi Luigi proprietario dei terreni distinti in Comune di Sona, fg.31, mappali n. 24, 97, chiede comunque di posare sempre barriere antirumore e antipolvere.	\	Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi. Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, …	SI Già previsto
174	Ditta Franke	Peschiera	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0035980	La ditta Franke evidenzia i principali impatti che la realizzazione delle linea AV determinerebbe sulla tecnologia produttiva dell'impianto e sulle strutture, con naturali conseguenze economiche. Tali impatti derivano soprattutto da vibrazioni e disturbi elettromagnetici. In particolare segnala quanto segue. Con riferimento alle vibrazioni trasmesse al passaggio dei treni ad alta velocità, queste genereranno: - disturbi e micro deterioramenti ripetuti ad alcuni impianti (es. quelli relativi al profondo stampaggio dell'acciaio inox) con conseguenze difficilmente valutabili sulla possibilità di mantenimento della produzione nel sito attuale. - sollecitazioni ripetute del terreno di fondazione su cui è stato realizzato il recente fabbricato industriale Franke di 15.000 mq a due livelli con impianti per la produzione di forni e piani di cottura. Tali sollecitazioni incideranno sulla durata e stabilità nella struttura realizzata. Si tenga conto che la realizzazione di tale fabbricato, a causa della particolare natura del terreno di fondazione, ha richiesto pesanti opere di consolidamento delle fondazioni con l'iniezione di circa 1.000 pali su un'area di 7.800 q. con profondità variabili da 14 a 18 metri.	\	Per quanto riguarda le vibrazioni in corso d'opera, dagli studi effettuati, non sono state evidenziate situazioni di criticità; mentre per l'esercizio ferroviario è prevista la mitigazione mediante setti antivibranti in corrispondenza degli edifici ove si registrerà, in preesercizio, il superamento dei limiti. Inoltre, sia in fase corso d'opera che esercizio, saranno effettuati rilievi di vibrazioni in situ atti ad individuare eventuali situazioni di criticità ed adottare le conseguenti azioni correttive/mitigative.	SI Già previsto
175	Ditta Franke	Peschiera	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0035980	Con riferimento ai ***disturbi elettromagnetici*** la ditta Franke segnala che l' emissione difficilmente schermabile di spettri EMC di provenienza da linee ad alta tensione quali quelle previste per la TAV (25 kV in c.a.) rischiano di compromettere alcune attività dello stabilimento (es. automazioni per saldature, ecc.) e conseguentemente la qualità dei prodotti.	\	"L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, le questioni dei campi elettromagnetici sono affrontate solamente nell'ambito del sia sugli elettrodotti che sono l'unica parte modificata che produce interferenze elettromagnetiche e che non interessa il territorio del comune di Castelnuovo. L'impatto dovuto ai campi elettromagnetici è stato oggetto del SIA associato al progetto preliminare che risulta approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle del positivo parere del MATTM. In ogni caso le emissioni generate dalla linea di trazione saranno oggetto di analisi e verifica nel corso del Progetto Esecutivo	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
176	Ditta Franke	Peschiera	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0035980	Con riferimento alle ***interferenze derivanti da opere di cantierizzazione*** la ditta Franke chiede che venga garantita la viabilità interna ed esterna al sito, fondamentale per assicurare la continuità del business e la sicurezza del personale.	\	La cantieristica sarà meglio definita nell'ambito dello sviluppo del progetto esecutivo. In fase realizzativa e in fase definitiva sarà sempre garantita la viabilità.	SI Già previsto
177	Ditta Franke	Peschiera	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0035980	Con riferimento al ***pericolo di allagamenti*** la ditta Franke segnala che negli ultimi mesi si sono verificati episodi di allagamento nella zona vicino al torrente Giordano, sia sulla nostra proprietà che su quella di aziende vicine. A maggior ragione l'impatto del progetto TAV sull'aspetto idrogeologico del nostro territorio rivestirà di sicuro un'importanza molto rilevante	\	Il progetto Definitivo prevede alla Parte 2 studi relativi all'impatto idrogeologico delle opere e le relativi misure di mitigazione degli impatti. Con riferimento alla risoluzione delle interferenze dei corsi d'acqua (es. il Rio Giordano citato nell'osservazione, la cui interferenza è risolta con un sifone a doppia canna) con il tracciato di progetto le Parti 4, 7, 11, e 12 del PD affrontano il progetto delle opere che consentono la risoluzione di tali interferenze nel rispetto delle norme tecniche vigenti. Maggiori approfondimenti potranno essere effettuati in fase di Progettazione Esecutiva.	SI Già previsto
412	Sig. Melloni Stefano e Zambaldi Laura	Sona	Nessun Protocollo	30/10/2014	DVA-2014-0035999	Le osservazioni sono avanzate dal Sig. Melloni Stefano e Zambaldi Laura propriatari dei terreni in Comune di Sona, fg.27, mappali 193, 571, e del fabbricato identificato al fg.27, mappali 573. I Sigg. propongono quanto segue: SOTTOPASSO. Che venga allargato il sottopasso esistente in alternativa a quello nuovo previsto da PD. In questo modo si risparmia sulle opere connesse (rete di irrigazione) e si preserva terreno agricolo da mantenere nell'assetto colturale attuale, dedicato alla coltivazione di officinali e all'orticoltura.	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa in ogni caso presente che il sottopasso di Via Campagnola , sotto la linea storica FS, non rispetta la normativa stradale ovvero non rispetta il franco altimetrico da garantire di 5, 00m e non è possibile allargalo né approfondirlo al fine di garantire il franco altimetrico detto.	NO
413	Sig. Melloni Stefano e Zambaldi Laura	Sona	Nessun Protocollo	30/10/2014	DVA-2014-0035999	OPERE ANNESSE. In alternativa alla nuova canaletta in superficie accanto alla strada prevista in progetto, i Sig. Melloni Stefano e Zambaldi Laura (proprietari dei terreni in Comune di Sona, fg.27, mappali 193, 571, e del fabbricato identificato al fg.27, mappali 573) propongono che la canaletta non venga realizzata in superficie ma interrata in modo da preservare terreno agricolo da mantenere nell'assetto attuale che prevede la coltivazione di piante officinali e orticole	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa in ogni caso presente che la canaletta indicata ha scopo irriguo e ricade nella competenza del Consorzio di Bonifica Veronese. Pertanto, premesso che le quote della canaletta sono definite in modo da garantire lo scorrimento in superficie e la più agevole manutenibilità della stessa, la richiesta potrà essere verificata in fase di PE con l'Ente preposto.	NO
414	Sig. Melloni Stefano e Zambaldi Laura	Sona	Nessun Protocollo	30/10/2014	DVA-2014-0035999	STRADA DI CANTIERE. Se venissero accolte le osservazioni di cui ai due punti precedenti, sarebbe possibile realizzare la strada di cantiere non più adiacente alla casa d'abitazione dei Sig. Melloni e Zambaldi ma più distante dalla stessa. Ciò al fine di aumentare il livello di sicurezza e l'incolumità dei membri della famiglia dei Sig. Melloni e Zambaldi. Chiedono inoltre che venga predisposta una recinzione che delimiti chiaramente la strada di cantiere dalla proprietà.	\	In sede di redazione del progetto esecutivo verranno effettuate le opportune valutazioni in relazione alla fattibilità della richiesta.	SI condizionato

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
415	Sig. Melloni Stefano e Zambaldi Laura	Sona	Nessun Protocollo	30/10/2014	DVA-2014-0035999	Sig. Melloni Stefano e Zambaldi Laura (propriatari dei terreni in Comune di Sona, fg.27, mappali 193, 571, e del fabbricato identificato al fg.27, mappali 573) evidenziano che TUTTA LA ZONA SARA' INTERESSATA DA VARI CANTIERI. BARRIERE ANTIPOLVERE. Sig. Melloni Stefano e Zambaldi Laura(propriatari dei terreni in Comune di Sona, fg.27, mappali 193, 571, e del fabbricatoidentificato al fg.27, mappali 573) chiedono che vengano predisposte delle barriere antipolvere, idonee a mitigare la propagazione delle polveri generate dalle attività di cantiere.	\	Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi. Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, …	SI Già previsto
416	Sig. Melloni Stefano e Zambaldi Laura	Sona	Nessun Protocollo	30/10/2014	DVA-2014-0035999	RUMORI E CONCLUSIONI. Sig. Melloni Stefano e Zambaldi Laura(proprietari dei terreni in Comune di Sona, fg.27, mappali 193, 571, e del fabbricato identificato al fg.27, mappali 573) evidenziano i disagi che rumori e vibrazioni determineranno in fase di esecuzione dell'opera e ad opera terminata.	\	Il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) e il loro posizionamento è il risultato dell'applicazione di un modello matematico basato sulle caratteristiche della sorgente e del ricettore finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative. Per quanto concerne la componente vibrazioni, è stato condotto apposito studio per individuare le aree che necessitano di interventi per contenere la trasmissione delle vibrazioni in fase di esercizio. Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, … Per quanto riguarda le vibrazioni in corso d'opera, dagli studi effettuati, non sono state evidenziate situazioni di criticità.	SI Già previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
SO01	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	17.099	03/11/2014	DVA-2014-0036000	*Si richiede che il progetto presentato preveda, [...], il mantenimento, l'adeguamento e la cessione al Comune (ai sensi del Codice della Strada) della pista di cantiere gia prevista in affiancamento a tutto l'asse ferroviario, dalla SP 26 Morenica fino all'innesto nella viabitilità esistente in prossimità del cavalca ferrovia di via de Amicis, con le relative opere di connessione alla rete viaria esistente, in parte già indicate nel progetto, da utilizzare come viabilità locale est- ovest. In particolare si chiede che:* *1. le caratteristiche della nuova viabilità siano riferite alla "pista di cantiere bitumata" indicata nella Tav. INOS 00 D E2 WA CAOOOO 002 0 - scala 1:100 di progetto, da realizzarsi con le caratteristiche tecniche previste dalla normativa per le strade pubbliche (corpo stradale dicomposizione e materiali idonei) con una larghezza minima di mt. 7,00 anziché i mt. 6,00 di progetto;*	\	Vista la discontinuità della pista e la previsione di aree a verde e di opere (attraversamenti stradali e idraulici) in fase definitiva in corrispondenza di alcuni tratti, sarà valutata in accordo con l'Amministrazione a fine lavori la possibilità di cedere alcun tratti della pista, sulla base delle esigenze dell'Amministrazione comunale, nello stato in cui si trovano a fine lavori. Si precisa che per tali opere il Comune dovrà farsi carico del costo di esproprio e della variazione di titolo di occupazione da temporanea a definitiva. Le modalità di cessione dovranno essere regolate da apposita convenzione.	SI
SO02	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	17.099	03/11/2014	DVA-2014-0036000	*2. sia mantenuta la rotatoria prevista, nel piano di cantierizzazione, per l'inserimento sulla SP26 Morenica, adeguandola alle dimensioni minime sopra indicate [mt. 7,00) e realizzandola con raggio di curvatura idoneo alla tipologia della strada provinciale da concordare con l'ente proprietario della strada;*	\	Si accoglie la richiesta descritta e valutata al punto SO15.	SI
SO03	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	17.099	03/11/2014	DVA-2014-0036000	*3. nel tratto corrispondente al cantiere armamento, la pista in progetto deve essere rimossa e sostituita con un tratto stradale delle caratteristiche sopra indicate, da realizzarsi compatibilmente alla realizzazione delle mitigazioni a verde e/o dal rumore;*	\	Si richiama la controdeduzione all'osservazione SO01.	SI
SO04	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	17.099	03/11/2014	DVA-2014-0036000	*4. in corrispondenza del sottopasso in Loc. Siberie la pista - strada sia raccordata con la viabilità esistente da una rotatoria delle medesime dimensioni di quella prevista nel progetto di cantierizzazione, modificandone la posizione in accordo con il Comune; in tale posizione va rilevato che la nuova strada, sostitutiva della pista di cantiere, sarà posta in stretto affiancamento con l'area di cava esistente e l'area di servizio (occupate da manufatti accessori all'infrastruttura): si richiede pertanto che la realizzazione della pista bitumata sia accompagnata dall'esecuzione di tutte le opere di sostegno e consolidamento dei suoli interessati, al fine di garantirne la stabilità nel tempo per l'uso viario, concordandole opportunamente con il Comune che diventerà proprietario della strada stessa;*	\	La rotatoria di cantiere non potrà essere eseguita perché interferente con la cava posta ad est.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
SO05	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	17.099	03/11/2014	DVA-2014-0036000	*5. in corrispondenza del sottopasso di via Betlemme sia mantenuto il ponte scatolare previsto dal progetto di cantierizzazione opportunamente dimensionato per supportare la futura viabiltà di transito, prevedendo opportuni accorgimenti per la salvaguardia degli edifici esistenti ed il mantenimento del collegamento (sottopasso esistente) con il territorio del Comune di Sona (abitato di Lugagnano), prolungandolo opportunamente e garantendo l'accessibilità in sicurezza alla nuova viabilità risultante dall'uso della pista di cantiere;*	€ 150.000	La richiesta del Comune si ritiene fattibile.	SI
SO06	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	17.099	03/11/2014	DVA-2014-0036000	*6. in corrispondenza di via Rampa, considerando la non realizzazione del cavalca ferrovia ivi previsto (vedi successiva Osservazione n. 12), sia confermata la rotatoria prevista nella cantierizzazione in prossimità dell'attuale sottopasso;*	\	Si richiama la controdeduzione all'osservazione SO22 che chiarisce la non fattibilità del sottopasso in luogo del cavalcavia.	NO
SO07	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	17.099	03/11/2014	DVA-2014-0036000	*7. sia altresì confermato e mantenuto il tratto della pista previsto tra il Km 139+900 (via Rampa) ed il km 140+800 circa (fine lotto funzionale n. 7), confermando la rotatoria ivi prevista (in Comune di Verona) e provvedendo a collegarla opportunamente con il nuovo cavalca ferrovia di via De Amicis (vedi Osservazione n. 11);*	\	Sarà valutata in accordo con l'Amministrazione la possibilità di cedere a fine lavori la pista nello stato in cui si trova a fine lavori. Si precisa che per tali opere il Comune dovrà farsi carico del costo di esproprio e della variazione di titolo di occupazione da temporanea a definitiva. Le modalità di cessione dovranno essere regolate da apposita convenzione.	SI
SO08	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	17.099	03/11/2014	DVA-2014-0036000	*8. la realizzazione delle mitigazioni a verde previste dal progetto sia realizzata a sud della nuova strada risultante, mantenendo la pista di cantiere, al fine di mitigare opportunamente anche gli impatti della nuova viabilità.*	\	Se la pista sarà mantenuta potrà essere fattibile lo spostamento della mitigazione se il Comune metterà a disposizione le relative aree.	SI
SO09	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	17.099	03/11/2014	DVA-2014-0036000	*Osservazione n. 2* *Si richiede che il progetto presentato, in adempimento alle prescrizioni della Delibera del CIPE, venga opportunamente integrato e modificato come segue:* *- le essenze arboree da utilizzare siano quelle gia indicate nell'art. 40 del Regolamento Edilizio Comunale, al fine di omogeneizzare gli interventi con la vegetazione tipica di questa parte del territorio regionale;*	\	L'osservazione potrà essere accolta nella fase di progettazione esecutiva.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
SO10	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	17.099	03/11/2014	DVA-2014-0036000	*- la realizzazione delle mitigazioni (in filari, esemplari isolati ed aree destinate al rimboschimento) avvenga prima dell'avvio dell'esercizio dell'infrastruttura;*	\	Le mitigazioni a verde saranno poste a dimora prima dell'inizio dell'esercizio commerciale della linea.	SI Già Previsto
SO11	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	17.099	03/11/2014	DVA-2014-0036000	*- sia previstall'acquisizione al patrimonio indisponibile del Comune e/o il vincolo di destinazione d'uso pubblico perpetuo a parco pubblico, dei sedimi di eventuali aree boscate, arboreti in progetto, fasce boscate e filari alberati di vario genere, la cui manutenzione sia posta in carico all'ente gestore dell'infrastruttura*	\	Per tutte le aree a verde è garantita la manutenzione delle aree a verde per i primi due anni dalla piantumazione. Successivamente la manutenzione delle aree sarà a carico del relativo proprietario. Gli interventi a verde sono stati progettati in modo da minimizzare la relativa manutenzione.	NO
SO12	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	17.099	03/11/2014	DVA-2014-0036000	*Osservazione n. 3* *Si richiede il finanziamento o contribuzione al finanziamento del progetto di recupero e consolidamento strutturale del santuario di Madonna di Monte vincolato dalla Soprintendenza Regionale con Decreto in data 20.06.2011, secondo il progetto approvato da questa Comune giusto Permesso di Costruzione n, 138/2014. I relativi lavori dovranno essere realizzati e completati, secondo le prescrizioni della Soprintendenza ed utilizzando ditte opportunamente qualificate, prima dell'esecuzione dei lavori preparatori di cantierizzazione dell'opera.* *Sia apposto un vincolo d'uso pubblico sul santuario e sulle dirette pertinenze al fine di garantirne l'utilizzo pubblico, all'interno di un'opportuna convenzione da stipulare tra proprietà e Comune, prima dell'effettuazione dei lavori.*	\	A cura RFI	RFI
SO13	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	17.099	03/11/2014	DVA-2014-0036000	*Osservazione n. 4* *Si richiede che gli edifici e manufatti (legittimamente esistenti) che il progetto prevede in demolizione, in quanto interferiti dall'infrastruttura, siano (su richiesta dei proprietari) ricostruiti a parità di superfici coperte, volumi ed ingombri, in aree e/o superfici (possibilmente già in possesso dei proprietari medesimi) concordate preventivamente con il Comune, dotando le nuove edificazioni di tutti i necessari collegamenti con la viabilità esistente e/o in progetto.*	\	Si fa presente che per le acquisizioni o occupazioni temporanee che si renderanno necessari per la realizzazione dell'opera si utilizzeranno le stesse procedure già adottate per la linea Treviglio-Brescia, basate cioè sull'attuale legislazione in vigore (Testo Unico di cui al DPR n. 327/2001 modificato dal Dlgs n. 302/2002). Si conferma inoltre che tutti i danni che verranno accertati in fase di costruzione saranno oggetto di adeguato indennizzo.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
SO14	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	17.099	03/11/2014	DVA-2014-0036000	*Osservazione n. 5* *Si richiede, al fine di garantire la continuazione della produzione e commercializzazione dei prodotti aziendali, nonché per la tutela dei posti di lavoro, il mantenimento dello stabilimento ANCAP nell'attuale ubicazione, modificando a tal fine il tracciato di progetto.* *In subordine si richiede chell'eventuale delocalizzazione del fabbricato produttivo ANCAP sul territorio del Comune di Sommacampagna avvenga attraverso la stipulazione di un opportuno accordo di programma tra General Contractor, Ferrovie, Comune, Regione Veneto e proprietà, in variante al vigente Piano di Assetto del Territorio e Piano degli Interventi e senza incidenza sui dimensionamento della stesso, anche in relativamente al consumo di Superficie Agraria Utile (SAU), in aree idonee anche in relazione alle linee di sviluppo insediativo delineate dal Comune, prevedendo le opportune compensazioni economiche, la necessaria dotazione di aree a*	€ 30.000.000	Si precisa che la delibera CIPE del 2003 di approvazione del Progetto Preliminare prescriveva per l'ANCAP di non deviare la LS ma delocalizzare l'attività produttiva. Le problematiche Ancap sono in corso di esame. Premesso che la rilocalizzazione dell'impianto non è critica sulla funzionalità di Tratta della Linea AV/AC, si provvederà per tempo (a Progetto approvato) a interprendere accordi con la ditta ANCAP al fine di consentire la rilocalizzazione della stessa. L'importo valorizzato si riferisce alla differenza tra costo totale stimato per la rilocalizzazione ed importo allocato come espropri (valore del corpo di fabbrica) ai sensi dell'art. 38 del DM 327 / 2001. La rilocalizzazione è una procedura di carattere urbanistico che deve essere necessariamente in capo al Comune.	SI
SO15	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	17.099	03/11/2014	DVA-2014-0036000	*Osservazione n. 6* *Si richiede che il progetto dell'opera preveda una soluzione alternativa alla soppressione della strada comunale via Val di Sona (via Libia in Sona) che consenta il mantenimento dell'attuale collegamento viario tra la SP 26 Morenica e le aree poste in prossimità dell'attuale sede di ANCAP, nonché di collegamento con la Loc. Valle in Sona. Si propongono due possibili soluzioni alternative* *a) la realizzazione di un nuovo sottopasso ferroviario che, dal tronco terminale della strada comunale interrotta, a sud della nuova linea ferroviaria e sottopassando anche la linea storica, realizzi un collegamento viario di idonee dimensioni con la strada comunale di confine con Sona posta a nord della stazione ferroviaria;* *b) il mantenimento della pista di cantiere bitumata prevista, nel piano della cantierizzazione (Tav. IN05 00 D E2WA CAOOOO 002 0 - scala 1:100), in affiancamento alla linea ferroviaria e quindi alla SSE, fino all'imbocco sulla SP 26 Morenica, compresa la rotatoria ivi prevista da realizzarsi di larghezza e consistenza compatibile con il traffico veicolare in transito sulla medesima SP, da realizzarsi con tutte la caratteristiche tecniche previste dalla normativa per le strade pubbliche (corpo stradale di composizione e materiali idonei) con una larghezza minima di mt. 7,00 anziché mt. 6,00 di progetto.*	€ 1.950.000	Si fa presente che delle due soluzioni prospettate la a) comporterebbe numerosi e significative difficoltà tecniche inclusa la necessità di demolire un fabbricato ferroviario di recente costruzione. L'alternativa valorizzata che si ritiene fattibile prevede la realizzazione di una viabilità della stessa sezione di quella attuale sullo stesso percorso previsto per la pista di cantiere dal punto corrispondente alla pk ferroviaria 135+500 fino alla SP26 Morenica ove sarà realizzata una rotatoria.	SI
SO16	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	17.099	03/11/2014	DVA-2014-0036000	*Osservazione n. 7* *Si richiede la non realizzazione del nuovo sottopasso previsto al km.134+400 circa, di collegamento tra la località Brognol in Sommacampagna e la località Valle in Sona e delle connesse opere viarie (rotatoria al Brognol), mantenendo il sottopasso esistente, con funzioni di mero collegamento delle aree agricole circostanti, opportunamente prolungato sotto la nuova linea ferroviaria, dirottando le risorse economiche non utilizzate sul potenziamento del sottopasso stradale della SP 26 Morenica e/o della strada medesima.*	-€ 8.230.000	La richiesta si ritiene fattibile . Si segnala che trattandosi di prolungamenti di strutture esistenti, la viabilità di progetto non potrà chiaramente rispettare i vincoli plano altimetrici normativi e i criteri progettuali adottati per i sottopassi poderali di nuova realizzazione del presente PD.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
SO17	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	17.099	03/11/2014	DVA-2014-0036000	*Osservazione n. 8* *Si richiede il ripristino della soluzione viabilistica prevista nel progetto preliminare relativamente alla soluzione dell'interferenza tra la linea ferroviaria e la strada provinciale Morenica, tenendo opportunamente conto della svincolo previsto in prossimità della stessa dal progetto del Sistema delle Tangenziali Venete. Inoltre, con riferimento all'utilizzo della strada provinciale quale percorso preferenziale per l'accesso ai cantieri (vedi elaborati di cantierizzazione) si richiede l'allargamento del sottopasso esistente e di quello di progetto nonché di tutto il tratto della SP 26 Morenica dal confine comunale al casello autostradale, con realizzazione di una pista ciclopedonale di opportuna larghezza che consenta un collegamento protetto tra l'abitato di Sommacampagna ell'area della stazione esistente.*	€ 1.720.000	La richiesta di allargamento della viabilità esistente e relativa costruzione della pista ciclabile per il solo tratto dal casello A4 al futuro sottopasso (circa 1,2 km), si ritiene fattibile. A tal proposito sarà necessario spostare la linea elettrica esistente e le canalette di irrigazione.	SI
SO18	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	17.099	03/11/2014	DVA-2014-0036000	*IDEM*	€ 970.000	Per quanto riguarda la richiesta di allargamento del sottopasso esistente sotto la linea ferroviaria storica la sezione attuale è sufficiente per una strada di categoria C2 ma non sufficiente ad ospitare anche la pista ciclabile per la quale occorrerà predisporre un sottopasso a spinta ad hoc delle dimensioni 3mx3m. Inoltre si dovrà prevedere l'allargamento del sottopasso AV SL93 per ospitare la pista ciclabile in circolazione protetta.	SI
SO19	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	17.099	03/11/2014	DVA-2014-0036000	*Osservazione n. 9* *AI fine di non penalizzare ulteriormente le attività agricole esistenti si richiede il mantenimento e/o la riproposizione dei sottopassi esistenti al Km. 136+500 circa (di collegamento tra le Loc., Colombarola in Sommacampagna e Sellara in Sona) ed al Km.136+750 circa in prossimità della Loc. Lantiera in Sona, proponendone il prolungamento sotto la nuova linea in progetto e un opportuno innesto viario sulla futura strada comunale derivante dal mantenimento della strada di cantiere di cui all'Osservazione n. 1.*	€ 560.000	La richiesta si ritiene fattibile. Le nuove viabilità, essendo passaggi esclusivamente privati ed essendo prolungamenti di strutture esistenti, non potranno chiaramente rispettare i vincoli plano altimetrici normativi e i criteri progettuali adottati per i sottopassi poderali di nuova realizzazione del presente PD. Vista la richiesta di mantenimento della pista di cantiere si prolungherà il solo passaggio a pk 136+500, previo accordo con i proprietari e gestori delle attività agricole adiacenti al sottopasso pk 136+750.	SI
SO20	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	17.099	03/11/2014	DVA-2014-0036000	*Osservazione n. 10* *Si richiede chell'innesto da sud al sottopasso previsto al km. 138 circa (Loc. Siberie) sia opportunamente rivisto, riprogettato e realizzato, nella medesima consistenza di progetto, in modo tale da non insistere sui sedimi di cava esistenti (gia scavati) e da essere compatibile con l'utilizzo della pista di cantiere quale viabilità comunale, come previsto nell'Osservazione n. 1*	\	Si ritiene che la problematica riguardi solamente la fase provvisoria di scavo della rampa sud, in quanto la sede definitiva, per quanto desumibile da rilievo, non interferisce con gli scavi della cava. A seguito di opportuno rilievo di dettaglio della situazione attuale della cava esistente, verranno quindi previste in fase provvisoria opportune opere provvisionali per evitare l'interferenza dello scavo della rampa con il sedime di cava esistente.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
SO21	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	17.099	03/11/2014	DVA-2014-0036000	*Osservazione n. 11* *Si richiede che l'attuale sottopasso ferroviario della linea storica, ubicato al km 138+800, in Loc. Betlemme, sia opportunamente prolungato al fine di conservare il collegamento degli edifici residenziali posti a sud dell'infrastruttura che trovano il loro sbocco via rio, storico e naturale, nell'attuale sottopasso di collegamento con l'abitato di Lugagnano, garantendo inoltre l'accessibilità in sicurezza alla nuova viabilità risultante dall'uso della pista di cantiere.*	€ 240.000	La richiesta si ritiene fattibile. Trattandosi di prolungamenti di strutture esistenti, la viabilità di progetto non potrà chiaramente rispettare i vincoli plano altimetrici normativi e i criteri progettuali adottati per i sottopassi poderali di nuova realizzazione del presente PD.	SI
SO22	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	17.099	03/11/2014	DVA-2014-0036000	*Osservazione n. 12* *Si richiede la non realizzazione del cavalcaferrovia previsto al km. 139 che andrà sostituito con il prolungamento dell'attuale esistente sottopasso (quanto meno nelle dimensioni attuali), dalla realizzazione di una rotatoria di adeguate dimensioni (da concordare con Il Comune) all'incrocio tra via Rampa e via Belvedere, al fine di consentire il massimo potenziale di utilizzo del cavalcaferrovia di via De Amicis, nonché dalla realizzazione di un pista ciclo pedonale di adeguate dimensioni lungo via Rampa e in corrispondenza del sottopasso, dirottando le altre risorse economiche sulla realizzazione della barriera verde anch'essa indicata alla successiva Osservazione n. 13.*	\	Non è possibile sostituire il cavalcavia di via rampa con sottopasso per la presenza dell'interconnessione a quota -7 da p.c. e della linea storica.	NO
SO23	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	17.099	03/11/2014	DVA-2014-0036000	*Osservazione n. 13* *Si richiede che la realizzazione del cavalca ferrovia previsto al km. 140 circa, in corrispondenza di via De Amicis in Sona, sia effettuata integrando e modificando opportunamente il progetto al fine di corrispondere da un lato esigenze viabilistiche del territorio e dall'altro alla minimizzazione degli impatti viari sui centri abitati di Caselle e di Lugagnano, adeguando contestualmente la viabilità circostante ed inserendo ulteriori mitigazioni di carattere ambientale sotto forma di barriere alberate in prossimità della risultante struttura viaria.* *In particolare si richiede che il cavalca ferrovia sia realizzato con due corsie per senso di marcia e sia opportunamente potenziata la viabilità connessa come segue:* *• potenziamento ed allargamento di via De Amicis in Sona fino ad una larghezza minima di mt. 7 con realizzazione di una rotatoria di opportune dimensioni all'innesto di via De Amicis in via Beccarie nel centro abitato di Lugagnano; tale intervento può essere facilmente realizzato attraverso la conferma ed il mantenimento di quanto previsto nel piano di cantierizzazione ell'affiancamento della viabilità stessa (da mantenere) con una barriera verde di composizione e spessore da concordare con il Comune;*	Valorizzazione al punto SN29	Il cavalcavia di via De Amicis sarà eliminato alla luce della prescrizione n.18 della Regione Veneto (RV029) e di quanto richiesto dal Comune di Sona (SN29). Non si ritiene accoglibile l'allargamento di Via De Amicis a Nord della linea ferroviaria in quanto riguarda il Comune di Sona che non ha richiesto l'intervento.	SI parziale

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
SO24	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	17.099	03/11/2014	DVA-2014-0036000	*• realizzazione in accordo con il comune di Sona di un nuovo collegamento viario che parallelamente alla A22 determini l'innesto diretto nella nuova rotatoria di progetto, su via Beccarie, di una strada con funzione di circonvallazione nord dell'abitato di Lugagnano (utilizzando l'esistente Via Sacharov) al fine di impedire al traffico pesante di cantiere di attraversare Il centro abitato medesimo e quale compensazione per gli impatti viari;*	\	Non si comprende come possa essere realizzato il collegamento, stante la quota sopraelevata della Tangenziale e la stretta adiacenza con A22. Peraltro la richiesta coinvolgerebbe anche i Comuni di Sona e Verona.	NO
SO25	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	17.099	03/11/2014	DVA-2014-0036000	*• potenziamento ed allargamento di via Canova in Caselle fino ad un minima di mt. 7, ivi prevedendo le seguenti opere compensative: - ampliamento del sedime stradale fino ad un minimo di mt. 7, nel rispetto degli edifici esistenti anche tramite una eventuale modifica dell'asse stradale attuale; - un'opportuna rotatoria, di adeguate dimensioni all'incrocio tra il cavalca ferrovia, via Belvedere e via Cason in Verona; - la risoluzione dell'innesto di via Macaccara in Caselle, rispettando le fasce boscate / siepi esistenti lungo tale asse viario, tutelate dalla strumentazione urbanistica comunale; - una ulteriore rotatoria, di adeguate dimensioni, in prossimità dell'innesto di via Verona nella strada di circonvallazione della cilia, il cui posizionamento andrà concordato con il limitrofo comune di Verona e adeguato alla rotatoria ivi prevista dal progetto SI.Ta.Ve.;*	€ 1.200.000	Le opere compensative proposte si ritengono fattibili.	SI
SO26	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	17.099	03/11/2014	DVA-2014-0036000	*• realizzazione di un'opportuna barriera verde (fascia alberata - boscata) a tutela del centro abitato di Caselle, per tutta la lunghezza di via Canove della larghezza di almeno 40 mt., composta da tre filari (alternati) di alberi di alto fusto e relative siepi dl delimitazione, utilizzando essenze arboree ed arbustive che non determinino rischio per i voli aerei data la vicinanza con l'aeroporto Valerio Catullo (bird-strike). Tale elemento vegetazionale sia affiancato, quale forma di mitigazione / / compensazione ambientale, da un percorso ciclopedonale largo almeno metri 3, da realizzarsi e cedersi al Comune di Sommacampagna:*	€ 690.000	Quanto richiesto si configura come misura compensativa. Si ricorda che per l'intera estensione della tratta prospiciente l'abitato di Caselle è prevista una fascia boscata affiancata al sedime ferroviario.	SI
SO27	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	17.099	03/11/2014	DVA-2014-0036000	*• realizzare opportune forme di integrazione vegetazionale tra la predetta barriera e quella che sarà realizzata nella medesima area, da parte della A22, in relazione al progetto di realizzazione della 3 corsia autostradale, concordandone opportunamente il progetto,le modalità ed i tempi di esecuzione con il Comune*	\	Non avendo evidenze del progetto di A22 si ritiene la richiesta non di competenza del Proponente	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
SO28	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	17.099	03/11/2014	DVA-2014-0036000	*Osservazione n. 14* *Relativamente alle opere di mitigazione ambientale a verde, che il progetto sia modificato ed integrato come segue:* *a) a tutela dell'area boscata in Loc. Madonna di Monte e fatta salva la prevista autorizzazione regionale in materia, sia dimostrato in apposita scheda tecnica che gli interventi di progetto risultano coerenti con quanto previsto nella Relazione Forestale (pag. 49) relativamente a:* *- destinazione a bosco di una superficie equivalente o maggiore di quella modificata (indicata pari a mq 6.759);* *- miglioramento culturale di una superficie doppia rispetto a quella modificata individuando opportunamente;* *- contribuzione alla realizzazione di altra area boscata di mitigazione con specifico riferimento all'abitato di Caselle di cui alia precedente Osservazione n. 13;*	\	Si ritiene sufficiente quanto previsto dal progetto come opere a verde anche per non sottrarre ulteriormente suolo agricolo.	NO
SO29	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	17.099	03/11/2014	DVA-2014-0036000	*b) tutte le formazioni vegetali (arboree ed arbustive) esistenti, individuate in accordo con il Comune, fino a mt 100 dalle aree di cantiere, aventi rilevanza per l'aspetto naturalistico, ambientale e paesaggistico, dovranno essere oggetto di specifica tutela e qualora danneggiate o interferite, in sede di realizzazione di lavori (sia quindi rispetto al progetto che alla cantierizzazione), dovranno essere riproposte e/o ripristinate, anche in sedimi limitrofi, nella stessa consistenza e tipologia esistente;*	\	L'osservazione è condivisibile.	SI
SO30	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	17.099	03/11/2014	DVA-2014-0036000	*c) laddove il tracciato ferroviario risulti ubicato in ambiti territoriali interessati dai coni visuali individuati nel PAT, dovranno essere predisposte e concordate specifiche forme di mitigazione visiva con riferimento alle tipologie vegetali previste dal progetto: si richiede di concordare opportunamente tali mitigazioni con il Comune, presentando preventivamente una proposta in tal senso formata con indagine fotografica relativa alla visuale tutelata e foto inserimento delle mitigazioni proposte, con disponibilità ad apportare le eventuali modifiche ed integrazioni ritenute opportune e necessarie dal Comune;*	\	Le mitigazioni a verde sono già definite dal progetto presentato. Vi è disponibilità ad affinamenti in relazione all'esatta ubicazione degli interventi e delle specie da impiegare nell'ambito di quanto già previsto.	SI parziale
SO31	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	17.099	03/11/2014	DVA-2014-0036000	*d) implementazione delle mitigazioni afferenti al mascheramento della sottostazione elettrica posta in prossimità della SP 26 Morenica, con realizzazione di una fascia boscata attorno alla centrale stessa, al fine di renderla invisibile sia dalla strada provinciale che dal circostante territorio agricolo;*	€ 110.000	Premessa la criticità del sito in riferimento alla scarsa disponibilità di spazi, la schermatura della sottostazione elettrica potrà essere integrata ove non già previsto.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...]*) - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
SO32	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	17.099	03/11/2014	DVA-2014-0036000	*e) realizzazione di una nuova macchia boscata di opportuna profondità (minimo mt 40) in corrispondenza del nucleo abitato site in Loc. Betlemme;*	\	Anche al fine di minimizzare il consumo di suolo, si ritiene adeguata la prevista siepe arboreo-arbustiva.	NO
SO33	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	17.099	03/11/2014	DVA-2014-0036000	*f) realizzazione di una nuova macchia boscata di opportuna profondità (minimo mt 40) in corrispondenza della loc. Rampa (dal Km 139 al Km 140+500) in parziale sostituzione della fascia boscata, compreso il sedime occupato dal cavalca ferrovia previsto, da non realizzare;*	€ 90.000	L'osservazione è accoglibile limitando l'intervento al tratto di linea prospiciente le abitazioni della frazione Rampa.	SI parziale
SO34	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	17.099	03/11/2014	DVA-2014-0036000	*g) mitigazione a verde della strada risultante dal mantenimento della pista di cantiere, tramite fascia boscata (secondo la definizione di progetto) da realizzare a sud del tracciato previsto;*	\	Anche al fine di minimizzare il consumo di suolo, l'osservazione non si ritiene accoglibile.	NO
SO35	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	17.099	03/11/2014	DVA-2014-0036000	*h) mitigazione con filari alternati del tipo "filare fitto" del cavalca ferrovia di Via de Amicis;*	\	L'osservazione non potrà essere accolta in quanto il cavalcavia di via De Amicis non sarà realizzato alla luce della prescrizione n.18 della Regione Veneto (RV029) e di quanto richiesto dal Comune di Sona (SN29).	NO
SO36	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	17.099	03/11/2014	DVA-2014-0036000	*i) realizzazione della barriera verde (fascia alberata - boscata) a tutela del centro abitato di Caselle, per tutta la lunghezza di via Canova della larghezza di almeno 40 mt., composta da tre filari (alternati) di alberi di alto fusto e relative siepi di delimitazione, utilizzando essenze arboree ed arbustive che non determinino rischio per i voli aerei data la vicinanza con l'aeroporto Valerio Catullo [bird-strike]:*	\	Si rimanda alla controdeduzione al punto SO26.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
SO37	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	17.099	03/11/2014	DVA-2014-0036000	*j) relativamente all'impatto dell'infrastruttura sulle aree individuate dal PAT per la tutela faunistica ed in particolare per l'area ubicata in Caselle, in prossimità della loc. Paradiso, si chiede che vengano previsti almeno n. 3 cunicoli per il passaggio della fauna, uno proprio presso la loco Paradiso e gli altri due nel tratto tra la SP 26 Morenica e la loco Siberie.*	\	I passaggi fauna non sono previsti in quanto è già presente sul territorio la barriera fisica costituita dalla linea storica.	NO
SO38	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	17.099	03/11/2014	DVA-2014-0036000	*Osservazione n. 15* *Relativamente alle opere di mitigazione afferenti al rumore si richiede che:* *a. venga opportunamente trattato con interventi puntuali diretti il complesso monumentale del Santuario di Madonna di Monte in ragione del rilievo storico ambientale della stesso e della sua assimibilità agli edifici sensibili trattati dal progetto;*	\	Il progetto prevede in corrispondenza del santuario di Madonna di Monte il posizionamento sulla linea di barriere antirumore di tipo fonoassorbente di 6 metri di altezza. Non risultano necessari ulteriori interventi sugli infissi.	NO
SO39	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	17.099	03/11/2014	DVA-2014-0036000	*b. venga prolungata verso ovest la barriera antirumore BA-30-001-MV, fino a comprendere la tutela dell'aggregato residenziale della loc. Paradiso, posto (di fatto) a cavallo del limite di 250 metri dalla nuova linea in costruzione;*	\	Non si condivide l'osservazione. Il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) è il risultato dell'applicazione di un modello matematico che sulla base delle caratteristiche della sorgente (emissioni sonore in base alla tipologia di convoglio, al numero dei treni, alla velocità ed alla tipologia dell'opera ferroviaria) e delle caratteristiche del ricettore (altezza degli edifici, destinazione d'uso, distanza dalla linea, presenza di eventuali altri manufatti) finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
SO40	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	17.099	03/11/2014	DVA-2014-0036000	*C. sia prevista la realizzazione di barriere fonoassorbenti in corrispondenza di ogni edificio residenziale posto in prossimità della nuova linea;*	\	Non si condivide l'osservazione. Il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) è il risultato dell'applicazione di un modello matematico che sulla base delle caratteristiche della sorgente (emissioni sonore in base alla tipologia di convoglio, al numero dei treni, alla velocità ed alla tipologia dell'opera ferroviaria) e delle caratteristiche del ricettore (altezza degli edifici, destinazione d'uso, distanza dalla linea, presenza di eventuali altri manufatti) finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
SO41	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	17.099	03/11/2014	DVA-2014-0036000	*Osservazione n. 16* *Relativamente alla realizzazione della SSE - Sona si richiede che:* *A) sia opportunamente ridotta al minima necessario la superficie occupata dalla SSE sia in relazione alla minimizzazione dell'impatto sul paesaggio (trattandosi di zona soggetta a vincolo ai sensi del Titolo III del D.lgs 42/04) che in riferimento all'area effettivamente necessaria quale pertinenza della stessa:*	\	Il progetto già prevede una superficie ridotta al minimo; tuttavia in fase di PE potrà essere possibile un ulteriore contenimento compatibilmente con le esigenze tecniche.	SI
SO42	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	17.099	03/11/2014	DVA-2014-0036000	*B) tutti gli impianti realizzati siano del tipo blindato ed isolato in SF6;*	€ 200.000	L'osservazione potrà essere accolta.	SI
SO43	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	17.099	03/11/2014	DVA-2014-0036000	*C) venga dichiarato quali debbano essere le eventuali fasce di rispetto di natura urbanistico edilizia conseguenti alla realizzazione della SSE e quali eventuali interventi edilizi possano esservi realizzati.*	\	Le fasce di rispetto saranno individuate a valle dell'affinamento dello studio sulla compatibilità elettromagnetica in fase di PE.	SI
SO44	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	17.099	03/11/2014	DVA-2014-0036000	*Osservazione n. 17* *Considerato che il nuovo tratto di elettrodotto in progetto risulta ubicato in ambito di tutela paesaggistica ai sensi del Titolo III del D.lgs 42/02 in applicazione del D.M. del 7/03/1966 n. 104, che ha "Riconosciuto che la zona predetta ha notevole interesse pubblico [...] ", ed in presenza sulla collina soprastante all'asse ferroviario, in prossimità dalla SP 26 Morenica, di un rilevante bene culturale, recentemente oggetto di vincolo da parte della Soprintendenza: il Santuario di Madonna di Monte ed il limitrofo complesso edilizio, come da Decreto del Soprintendente Regionale in data 20.06.2011, si richiede che il nuovo tratto di elettrodotto previsto nel progetto venga realizzato totalmente interrato.*	valorizzazione già effettuata in RV006	Al fine di minimizzare l'impatto nell'area sottoposta a vincolo si provvederà all'interramento della linea primaria dall'elettrodotto esistente di RFI alla sottostazione di Sona. Vedi anche punti SO44, SO74, SO75, PV06.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
SO45	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	17.099	03/11/2014	DVA-2014-0036000	*Osservazione n. 18* *Relativamente alla cantierizzazione, confermato e ribadito quanta sopra illustrato ed osservato con riferimento alla pista di cantiere, si richiede:* *a. che il potenziamento ed adeguamento di via Val di Sona e via Siberie sia realizzato con l'ampliamento della carreggiata fino a mt. 7,00 complessivi, nel rispetto del D.M. 05.11.2001, con successiva cessione al Comune di aree ed opere realizzate, a compensazione della eliminazione del tratto terminale di via Val di Sona verso la SP 26 Morenica ed a compensazione degli impatti connessi al transito dei mezzi di cantiere;*	\	Alla fine della fase realizzativa le piste potranno essere cedute nello stato in cui si trovano con espropri e dichiarazione di PU a carico dell'Ente.	SI parziale
SO46	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	17.099	03/11/2014	DVA-2014-0036000	*b. Lo spostamento del cantiere "operativo" L.7.0.1 verso il confine con Verona, in relazione alla richiesta di non realizzazione del cavalca ferrovia di via Rampa e della conseguente riduzione degli impatti sui territorio e sulla viabilità locale, evitando la realizzazione della rotatoria su via Ceolara e le problematiche di accesso al cantiere, data la presenza (sul tracciato della prevista strada di servizio) di un'area di cava profondamente scavata o sua collocazione all'interno dell'ara di cava già esistente sul territorio;*	\	Lo spostamento richiesto verso Est del cantiere L7O1 non si ritiene fattibile in quanto l'area si verrebbe a trovare in una zona distante dalla maggior parte delle lavorazioni di pertinenza.	NO
SO47	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	17.099	03/11/2014	DVA-2014-0036000	*c. di ubicare il suddetto cantiere operativo in prossimità del cavalcalferrovia di via De Amicis e/o di via Canova che andrà opportunamente modificata e potenziata secondo quanto indicato nella precedente Osservazione n. 13, rendendo quindi agevole e poco impattante il collegamento alla viabilità sovra ordinata*	\	Vedi la controdeduzione alla precedente osservazione SO46.	NO
SO48	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	17.099	03/11/2014	DVA-2014-0036000	*Osservazione n. 19* *PROCEDURA di CANTIERIZZAZIONE:* *Nel territorio del Comune di Sommacampagna sono previste delle piste di cantiere lungo la linea ferroviaria per far in modo di interagire il meno possibile con la viabilità ordinaria sono da osservare le seguenti incongruenze:* *a) Al chilometro 138+050 nell'intersezione della strada urbana (via Siberie) la pista nella costruzione della rotonda e della strada per ritornare lungo la ferrovia (verso est) è costruita sulla cava denominata "CEOLARA" già scavata ad una profondità di -23 metri dal piano campagna;*	\	Vedi controdeduzione osservazione SO04.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
SO49	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	17.099	03/11/2014	DVA-2014-0036000	*b) La strada di collegamento con il cantiere operativo L.7.0.1 risulta impraticabile in quanto passa sulla cava "BETLEMME" già scavata ad una profondità di -23 metri dal piano campagna; inoltre la rotonda prevista su via Ceolara va ad interessare una casa di civile abitazione esistente.*	\	La rotonda verrà eliminata come richiesto (vedi controdeduzione osservazione SO04).	SI
SO50	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	17.099	03/11/2014	DVA-2014-0036000	*Osservazione n. 20* *LIMITAZIONE DELLA DIFFUSIONE DEGLI INQUINANTI ATMOSFERICI DURANTE L'ESECUZIONE DELL'OPERA:* *a) Considerato che il territorio del comune di Sommacampagna viene interessato da parecchie infrastrutture (autostrade A4 e A22, ferrovia, aeroporto, strade provinciali di notevole traffico) e che ogni anno, con ordinanza sindacale, vengono imposte specifiche modalità di trasporto dei materiali polverulenti (ghiaia, sabbia, ...), che si richiede che i carichi trasportati siano idoneamente coperti;*	\	La costruzione delle opere verrà eseguita rispettando tutte le normative vigenti in tema ambientale. Inoltre si evidenzia che la qualità dell'aria sarà appositamente monitorata nella fase ante operam e durante tutta la fase realizzativa.	SI Già Previsto
SO51	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	17.099	03/11/2014	DVA-2014-0036000	*b) Le piste di collegamento del cantiere devono essere costantemente bagnate per impedire qualsiasi divulgazione di polveri sottili;*	\	Si condivide l'osservazione.	SI Già Previsto
SO52	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	17.099	03/11/2014	DVA-2014-0036000	*c) Le barriere antipolvere e le eventuali barriere antirumore (nel caso in cui i monitoraggi eseguiti nel corso dell'opera accertino un peggioramento dei limiti) devono essere previsti anche nei cantieri operativi e nei cantieri di armamento.*	\	Si condivide l'osservazione.	SI Già Previsto
SO53	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	17.099	03/11/2014	DVA-2014-0036000	*Osservazione n. 21* *OSSERVAZIONI AMBIENTALI SUL PROGETTO DEFINITIVO:* *a) Il progetto prevede che vengano effettuati vari monitoraggi ambientali sia ante-operam che durante l'esecuzione dei lavori che post-operam; si osserva che i monitoraggi ambientali ante-operam devono essere eseguiti almeno per un anno prima dell'inizio lavori e che il Comune possa accedere a tutti i dati rilevati;*	\	Le misure ante operam prevedono diverse durate in relazione alla specificità di ciascuna componente e sono in linea con quanto effettuato negli analoghi monitoraggi effettuati su infrastrutture ferroviarie. I dati saranno forniti all'organo di controllo che, una volta validati i risultati li metterà a disposizione degli enti.	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
SO54	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	17.099	03/11/2014	DVA-2014-0036000	*b) Nell'esecuzione di barriere arboree di mitigazione deve essere previsto un accordo- incarico di manutenzione del verde e di pulizia delle stesse aree a ditta locale: in via prioritaria a Coop. Sociale di tipo B che esegua già lavori similari sui territorio del Comune.*	\	la manutenzione delle aree a verde sarà effettuata dal GC per i primi due anni successivamente sarà a carico del proprietario dell'area.	NO
SO55	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	17.099	03/11/2014	DVA-2014-0036000	*Osservazione n. 22* *Al fine di minimizzare il più possibile l'impatto della nuova linea ferroviaria sul territorio, senza aumentare l'occupazione di suolo agricolo ed al fine di limitare l'inquinamento acustico, se ne richiede la realizzazione in TRINCEA nel tratto tra la SP n. 26 Morenica e l'autostrada A22.*	\	L'osservazione non potrà essere accolta in quanto il tracciato è stato approvato già nel 2003 con delibera CIPE n. 120.	NO
SO56	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	17.099	03/11/2014	DVA-2014-0036000	*Osservazione n. 23* *Ad integrazione dell'Osservazione n. 18 si chiede di valutare ed eventualmente attuare l'accorpamento al cantiere "armamento" del cantiere operativo L.7.0.1. in prossimità della SP 26.*	\	Il cantiere armamento ed il cantiere civile L7O1 non potranno essere accorpati in relazione alle diverse funzioni.	NO
SO57	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	17.099	03/11/2014	DVA-2014-0036000	*Osservazione n. 24* *Ad integrazione dell'Osservazione n. 10 si chiede che il sottopasso di via Siberie sia opportunamente allargato al fine di consentire la realizzazione di una strada a doppio scorrimento con affiancata pista ciclo-pedonale di almeno tre metri di larghezza con cordolo di protezione per pedoni e ciclisti.*	€ 1.090.000	L'osservazione si ritiene accoglibile. La larghezza della pista ciclabile, da realizzarsi in corrispondenza del sottopasso, sarà di 2,5 metri come da normativa.	SI
SO58	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	17.099	03/11/2014	DVA-2014-0036000	*Osservazione n. 25* *Allo scopo di compensare la sottrazione delle aree agricole e per ridurre il deficit ambientale si chiede la realizzazione come compensazione dell'opera di una pista ciclo-pedonale sull'argine del Canale Alto Agro Veronese nei Comuni di Sona e Sommacampagna, prolungandola fino a Custoza secondo il progetto preliminare in atti in Comune.*	\	La richiesta è molto generica e non consente l'analisi tecnico-economica.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
SO59	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	17.099	03/11/2014	DVA-2014-0036000	*Osservazione n. 26* *Si chiede che sia opportunamente finanziato da parte del General Contractor l'aggiornamento dei piani di protezione civile comunale e provinciale.*	\	Non rientra nelle competenze del Proponente.	NO
SO60	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	17.099	03/11/2014	DVA-2014-0036000	*Osservazione n. 27* *Si chiede che la stazione ferroviaria di Sommacampagna e la stazione di via Rampa a Caselle siano ristrutturate ed adeguate al fine di poterle utilizzare perll'incremento della fruizione turistica del territorio e nell'ottica della realizzazione della metropolitana di superficie.*	\	A cura RFI	RFI
SO61	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	17.099	03/11/2014	DVA-2014-0036000	*Osservazione n. 28* *In riferimento all'Osservazione n. 13 si segnala chell'infrastruttura prevista (sovrappasso di via De Amicis - via Canova) potrebbe essere sovra dimensionata essendo riferita alla Variante SS11 e discordante rispetto al progetto SI.Ta.Ve.*	\	L'osservazione risulta superata in quanto il cavalcavia di via De Amicis non sarà realizzato alla luce della prescrizione n.18 della Regione Veneto (RV029) e di quanto richiesto dal Comune di Sona (SN29).	NO
SO62	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	17.099	03/11/2014	DVA-2014-0036000	*Osservazione n. 29* *Ad integrazione dell'Osservazione n. 15 si chiede la realizzazione di pannelli fonoassorbenti lungo tutta la tratta che interessa Il Comune di Sommacampagna, a sud del tracciato di progetto, senza discontinuità, al fine di abbattere drasticamente la diffusione del rumore.*	\	Non si condivide l'osservazione. Il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) è il risultato dell'applicazione di un modello matematico che sulla base delle caratteristiche della sorgente (emissioni sonore in base alla tipologia di convoglio, al numero dei treni, alla velocità ed alla tipologia dell'opera ferroviaria) e delle caratteristiche del ricettore (altezza degli edifici, destinazione d'uso, distanza dalla linea, presenza di eventuali altri manufatti) finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
SO63	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	17.099	03/11/2014	DVA-2014-0036000	*Osservazione n. 30* *Si chiede di evitare lavori di cantiere nelle ore notturne in prossimità degli edifici abitati e nelle zone residenziali.*	\	In linea di principio si concorda salvo necessità per le quali saranno intrapresi opportuni provvedimenti.	SI
SO64	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	17.099	03/11/2014	DVA-2014-0036000	*Osservazione n. 31* *Cepav 2 e/o Italferr dovranno accollarsi i costi di riparazione delle strade comunali rovinate dal continuo passaggio dei camion addetti ai lavori della TAV, per tutta la durata degli stessi.*	\	E' previsto che la viabilità restituita nelle condizione originare. La viabilità pubblica sarà oggetto di interventi di ripristino nei casi in cui l'ammaloramento sarà riconducibile al transito dei mezzi di cantiere.	SI
SO65	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	17.099	03/11/2014	DVA-2014-0036000	*Osservazione n. 32* *Si richiede, quale opera compensativa, la realizzazione, a spese di Cepav2 e/o Italferr, di barriere antirumore su circonvallazione Europa, dopo la rotonda su via Caselle, in direzione Villafranca all'altezza delle abitazioni su via Saragat, e in direzione autostrada all'altezza di via Cabianca, con tipologia da concordare con il comune:*	\	La richiesta non si ritiene accoglibile in quanto non pertinente al progetto.	NO
SO66	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	17.099	03/11/2014	DVA-2014-0036000	*Osservazione n. 33* *Si richiede la realizzazione di opere compensative pari al 12% del valore dell'opera realizzata nel territorio comunale, seguendo la priorità di elencazione delle osservazioni o, in alternativa in contributi per altre opere di interesse pubblico secondo le indicazioni del Comune.*	\	A cura RFI	RFI
23	Sig. Bendinelli Adelina	Castelnuovo	Nessun Protocollo	31/10/2014	DVA-2014-0036035	Bendinelli Adelina, in qualità di proprietaria del laghetto Pesca censito al foglio 33, mappale 609 del Comune di Castelnuovo del Garda osserva quanto segue: - probabile inquinamento della falda che alimenta il laghetto utilizzato per la pesca durante l'esecuzione dei lavori;	\	Il progetto definitivo prevede il monitoraggio delle componenti ambientali prima, durante e dopo l'esecuzione dei lavori.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
24	Sig. Bendinelli Adelina	Castelnuovo	Nessun Protocollo	31/10/2014	DVA-2014-0036035	Bendinelli Adelina: barrieramento della falda che alimenta il laghetto durante l'esecuzione dei lavori;	\	Il progetto definitivo prevede il monitoraggio delle componenti ambientali prima, durante e dopo l'esecuzione dei lavori.	NO
25	Sig. Bendinelli Adelina	Castelnuovo	Nessun Protocollo	31/10/2014	DVA-2014-0036035	Bendinelli Adelina: parziale interramento del laghetto con conseguente danno all'attività in corso;	\	Per la remunerazione degli espropri (acquisizioni o occupazioni temporanee) che si renderanno necessari per la realizzazione dell'opera si utilizzeranno le procedure basate sull'attuale legislazione in vigore (Testo Unico di cui al DPR n. 327/2001 modificato dal Dlgs n. 302/2002). Si conferma inoltre che tutti i danni che verranno accertati in fase di costruzione saranno oggetto di adeguato indennizzo	SI
26	Sig. Bendinelli Adelina	Castelnuovo	Nessun Protocollo	31/10/2014	DVA-2014-0036035	Bendinelli Adelina: con la demolizione e la ricostruzione del cavalcavia ferroviario e sull'Autostrada A4 vi sarà un danno causato dall'impossibilità che i clienti raggiungano l'attività; altresì vi sarà un danno per i titolari causato dalla realizzazione della nuova strada in luogo di quella esistente durante la realizzazione dei lavori.	\	La richiesta non è pertinente in quanto l'osservazione si riferisce a opere non oggetto della procedura di VIA. In ogni caso in fase esecutiva si limiteranno al minimo i periodi di disservizio della strada attualmente posta sul cavalcavia.	NO
182	Sigg. Francesco Olioso e Federica Olioso	Peschiera	Nessun Protocollo	31/10/2014	DVA-2014-0036043	Osservazioni inerenti agli immobili e terreni di Via Dei Frati n. 3 censiti al Catasto Fabbricati del medesimo comune al Foglio n. 14 Particella 57 sub. 4, sub. 5 e sub. 9, Particella 677 ed al Catasto Terreni Particelle 663 e 675. […] DURANTE LE ATTIVITA' DI ESCAVAZIONE E NEL SUCCESSIVO PERIODO DI PASSAGGIO DEI CONVOGLI • Non è stata prevista le verifica sismica dell'edificio (Ristorante al Frassino). • Le fasi di scavo porteranno cedimenti alle fondazioni. • Non c'è traccia di una simulazione da vibrazioni indotte per il passaggio dei convogli.	\	Gli approfondimenti richiesti potranno essere effettuati in fase di Progettazione Esecutiva a valle della raccolta di dati e dettagli in merito alla struttura dell'edificio (Ristorante del Frassino) .Per quanto riguarda le vibrazioni in corso d'opera, dagli studi effettuati, non sono state evidenziate situazioni di criticità; mentre per l'esercizio ferroviario è prevista la mitigazione mediante setti antivibranti in corrispondenza degli edifici ove si registrerà, in preesercizio, il superamento dei limiti. Inoltre, sia in fase corso d'opera che esercizio, saranno effettuati rilievi di vibrazioni in situ atti ad individuare eventuali situazioni di criticità ed adottare le conseguenti azioni correttive/mitigative.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
183	Sigg. Francesco Olioso e Federica Olioso	Peschiera	Nessun Protocollo	31/10/2014	DVA-2014-0036043	*MANCANZA DI UN PIANO DI MITIGAZIONE DI CANTIERE E DEGLI IMPATTI SULL'ATTIVITA' LA VIABILITA' DI CANTIERE* *[…]* *Il Ristorante al Frassino si vedrà costretto a cessare la propria attività in quanto non potrà più assicurare ai propri numerosi ospiti né sicurezza (vedasi le criticità relative alla stabilita del fabbricato) né quiete […] la prevista realizzazione di un'ampia rotatoria (che peraltro risulterebbe addirittura invadere grande parte del piazzale antistante il Ristorante al Frassino appare superflua e denota scarsa attenzione in fase progettuale. Rotonda che porterebbe alla chiusura dell'accesso Ovest*.	\	Le mitigazioni degli impatti durante le fasi di cantiere nell'area di interesse sono state oggetto di richieste di integrazioni da parte del MIBACT con nota Prot. 27053 del 30/10/14. Si rimanda alla documentazione presentata in cui si rileva nel caso specificico ad una riduzione delle aree dedicate alle piste di cantiere e la riduzione dell'ingombro della rotatoria citata con conseguente mantenimento della viabilità di accesso al santuario del Frassino e del ristorante anche in fase di cantiere. Eventuali ulteriori modifiche e integrazioni potranno essere esaminate in fase di redazione del Progetto Esecutivo.	SI
184	Sigg. Francesco Olioso e Federica Olioso	Peschiera	Nessun Protocollo	31/10/2014	DVA-2014-0036043	*VINCOLI URBANISTICI DERIVANTI DALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA* *[…] il vincolo urbanistico costituito dall'area di rispetto -ferroviario, comporterà l'assoluta inedificabilità del terreno su cui attualmente insiste il fabbricato/ristorante. […] l'area ha un diritto edificatorio molto vasto derivante dall'applicazione del Piano Casa Ter della Regione Veneto, diritto ovviamente vanificato dalla presenza del vincolo sopracitato.*	\	SI precisa che già il tracciato del Progetto Preliminare, approvato nel 2003 con delibera CIPE, passava in prossimità del sedime occupato da Ristorante, analogamente al tracciato di PD; permane quindi fin da allora il vincolo preordinato all'esproprio regolarmente reinterqato dal CIPE. In ogni caso eventuali danni materiali e immateriali saranno valutati e compensati nel corso dei lavori.	SI parziale
185	Sigg. Francesco Olioso e Federica Olioso	Peschiera	Nessun Protocollo	31/10/2014	DVA-2014-0036043	*PROPOSTE* *[…] in alternativa alla rotonda, sarebbe difatti facilmente realizzabile un semplice incrocio che permetta un veloce passaggio dei mezzi di cantiere senza compromettere in alcun modo l'area già compromessa del ristorante.*	\	E' stata prevista una riduzione della rotonda. Si rimanda alla controdeduzione dell'osservazione 38 dei Sigg. Olioso.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
186	Sigg. Francesco Olioso e Federica Olioso	Peschiera	Nessun Protocollo	31/10/2014	DVA-2014-0036043	*PROPOSTE* *[…] la realizzazione di una barriera antirumore alta perlomeno 4,50 m lungo l'asse specificato e attraverso la realizzazione di un nuovo ingresso alla struttura ricettiva posto verso valle.*	\	Il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) e il loro posizionamento è il risultato dell'applicazione di un modello matematico basato sulle caratteristiche della sorgente e del ricettore finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative. Le mitigazioni degli impatti durante le fasi di cantiere nell'area di interesse sono state oggetto di richieste di integrazioni da parte del MIBACT con nota Prot. 27053 del 30/10/14. Si rimanda alla documentazione presentata in cui si rileva una riduzione delle aree dedicate alle piste di cantiere, una riduzione delle aree occupate dagli scavi, il mantenimento della viabilità di accesso al Santuario del Frassino e del ristorante anche in fase di cantiere, l'installazione di barriere per la riduzione dell'impatto visivo dell'opera in esecuzione. Eventuali ulteriori modifiche e integrazioni potranno essere esaminate in fase di redazione del Progetto Esecutivo.	SI
187	Sigg. Francesco Olioso e Federica Olioso	Peschiera	Nessun Protocollo	31/10/2014	DVA-2014-0036043	*PROPOSTE* *[…] la traslazione dell' asse di collegamento con il cantiere 5.3.3 dalla strada ora individuata ad una nuova posta a valle del cimitero. Detto nuovo tracciato non andrebbe ad interferire con nessun' altra attività commerciale od industriale; lascerebbe libero l'ingresso anche al Santuario del Frassino (pure gravemente interessato dal Progetto); limiterebbe grandemente traffico ed inquinamento; migliorerebbe di molto la sicurezza e preserverebbe la quiete dei luoghi.*	\	Si rimanda alla documentazione trasmessa al MIBACT che , seppure riporta per la viabilità di cantiere una soluzione diversa da quella qui proposta, in ogni caso prevede la riduzione delle aree dedicate alle piste di cantiere e il mantenimento della viabilità di accesso al santuario del Frassino e del ristorante anche in fase di cantiere. Eventuali ulteriori modifiche e integrazioni potranno essere esaminate in fase di redazione del Progetto Esecutivo.	SI parziale
188	Sigg. Francesco Olioso e Federica Olioso	Peschiera	Nessun Protocollo	31/10/2014	DVA-2014-0036043	*CONSIDERAZIONI ECONOMICHE: CONSEGUENZE NEFASTE DERIVANTI DALLA CANTIERIZZAZIONE ALL'IMPRESA INDIVIDUALE OLIOSO FEDERICA* *• […] disagio causato da un cantiere di simili proporzioni.* *• […] di un danno certo ed irrevocabile sia all'immobile che all'attività imprenditoriale dell'esponente. E' facile innanzitutto prevedere il forte deprezzamento dell' immobile causato sia degli inevitabili vincoli amministrativi di cui si è già detto sia a causa dei danni strutturali.* *• […] E' altrettanto facile prevedere che il blocco dell'attività di ristorazione e banqueting per il lungo periodo di permanenza del cantiere e sino al ripristino dei luoghi, comprometterà definitivamente l'attività medesima che dovrà necessariamente cessare sin dall'inizio dei lavori[…]* *• […] L'esponente e la moglie traggono difatti sostentamento dal percepimento dei frutti derivanti dalla locazione dell'immobile de quo (euro 40.000/anno); […]*	\	Eventuali danni alla proprietà saranno valutati e compensati nel corso dei lavori.	SI Già previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
189	Sigg. Francesco Olioso e Federica Olioso	Peschiera	Nessun Protocollo	31/10/2014	DVA-2014-0036043	*I DANNI DIRETTI ED INDIRETTI SI PROSPETTANO, NEL LORO COMPLESSO, INCALCOLABILI E DI INGENTE ENTITA.* *Per quanto sopra premesso, dedotto ed allegato, la sig.ra OLIOSO FEDERICA ed il sig. OLIOSO FRANCESCO rappresentati ed assistiti* *1. Rilevano anzitutto l' assoluta genericità ed approssimazione nella redazione e stesura del progetto de quo.* *2. Denunziano sin da ora i danni temuti dalla realizzazione dell' opera nei modi e termini indicati in progetto, riservando sin d' ora ogni opportuna iniziativa a tutela dei diritti vantati.*	\	Eventuali danni alla proprietà saranno valutati e compensati nel corso dei lavori.	SI Già previsto
620	Gruppo Gatti - Bettoni Spa	Intera tratta	Nessun Protocollo	27/10/2014	DVA-2014-0036101 e DVA-2014-0035503 e DVA-2014-0035505 e DVA-2014-0035210	*[...] Gruppo Gatti Spa e Bettoni Spa propongono che, in luogo di una o più cave di prestito fra quelle ipotizzate, si consenta l'utilizzo delle "riserve" esistenti, individuate e collocate dal vigente Piano Cave provinciale negli ATE attivi di loro proprietà. Il Piano Cave per le sabbie e le ghiaie della provincia di Brescia, in scadenza al 24 gennaio 2015, ha previsto in alcuni ambiti territoriali estrattivi (ATE) dei quantitativi cosiddetti "di riserva", utilizzabili in luogo della realizzazione di alcune tra le progettate "cave di prestito". Nell' essenziale ottica di garantire la compatibilità ambientale, va considerata la necessità, e l'opportunità di individuare, all'interno degli ATE attivi, i giacimenti disponibili e sfruttabili al fine di limitare all'essenziale il ricorso a nuove cave al di fuori degli stessi, consentendo l'utilizzo dei quantitativi di riserva già in essi previsti, per esigenze eccezionali, dal Piano Cave provinciale vigente. Quanto proposto porta a giusta sintesi e compone una pluralità di positivi interessi: a) l'opportunità, per le imprese proponenti, di una utile collocazione delle risorse disponibili, senza aggravi particolari, atteso che gli ATE di loro proprietà e qui indicati sono prossimi, se non addirittura adiacenti, ai cantieri dell'opera progettata; b) CEPAV DUE può ottenere quanto necessario daimprese che ben conosce e apprezza con prodotti certificati a prezzi correnti, evitando il ricorso alaboriose, lunghe, gravose procedure con relativi sensibili oneri; c) una migliore tutela e rispetto del territorio con minore impatto ambientale dell'opera; d) continuità, non solo ideale, con la pianificazione provinciale dettata dal vigente Piano Cave. Sotto il profilo operativo e per le finalità sopra illustrate, le Ditte Bettoni S.p.a. e Gruppo Gatti S.p.a. nello specifico osservano e propongono: Bettoni S.p.a. è autorizzata all'esercizio dell'attività estrattiva negli ATEg09 e ATEg35 evidenziati nella planimetria allegata. [...]* *Gruppo Gatti S.p.a. è autorizzata all'esercizio dell'attività estrattiva negli ATEg18, ATEg34, ATEg14 evidenziati nella planimetria allegata. In entrambi sono attivi moderni ed efficienti impianti di lavorazione e trasformazione dell'inerte per la produzione di prodotti certificati [...]*	\	Il proponente ritiene che possano essere recepite le richieste pervenute dal territorio e quindi che possa essere modificato il progetto solo in concomitanza dell'attuazione contemporanea delle seguenti condizioni che costituiscono, di fatto, una ridistribuzione dei punti di estrazione, compatibile con una distribuzione delle cave equilibrata lungo il tracciato ferroviario. Qualora una sola delle seguenti condizioni non fosse ritenuta opportuna il proponente conferma la richiesta delle 7 cave di prestito come ipotizzate in PD e sommariamente riepilogate in precedenza. Di seguito si riporta quindi la soluzione complessiva e trasversale ipotizzata a seguito del confronto con il territorio: • Conferma della cava sita nel Comune di Lograto. Tale cava è territorialmente strategica per il reperimento di inerti e quindi irrinunciabile, anche in considerazione alla posizione ed alla vicinanza alle aree di lavoro che minimizzano il percorso dei mezzi e quindi riducono l'impatto complessivo della realizzazione dell'opera. Occorre inoltre sottolineare che per la cava in oggetto è previsto per il totale ritombamento a piano campagna e la restituzione delle aree alla loro funzionalità originaria entro il termine di completamento dei lavori. • Possibilità di sfruttare la cava posta nell'ATE n. 26. Considerato che allo stato l'ATE è già stato in parte coltivato, si ritiene plausibile una autorizzazione per una nuova escavazione fino ad una quota di -35 mt, come previsto dalle schede del piano cave dell'ATE 26 ristabilendo il piano agricolo alla nuova quota. Gli Enti ed il proprietario della cava sono favorevoli a tale significativo potenziamento, che evita devastazione di nuove aree. Tale cava era stata segnalata quale cava	SI condizionato

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
621	Gruppo Gatti - Bettoni Spa	Intera tratta	Nessun Protocollo	27/10/2014	DVA-2014-0036101 e DVA-2014-0035503 e DVA-2014-0035505 e DVA-2014-0035210	*Premesso quanto sopra le citate imprese osservano e propongono* *1. Modifica della previsione progettuale: abolizione/cancellazione della Cava di prestito BS2 Lograto (BS) che prevede un volume di inerti ipotizzato di mc 1.100.000 con:* *- realizzazione di una cava a fossa a secco;* *- raggiungimento di un profondità di circa 7 m da p.c. con franco di escavazione rispetto alla massima risalita di 0.50 m;* *- recupero di tipo agronomico a livello del piano campagna;* *- estrazione di un volume di circa 1.100.000 mc che necessita di essere lavorato;* *- realizzazione a circa 100 m dal sito di cava in direzione nord-ovest di un' area di lavorazione degli inerti, per installarvi un impianto di betonaggio per produzione di calcestruzzo ed uno di frantumazione e vagliatura del materiale di scavo. [...]* *2. Liberazione e disponibilità di analoga quantità di inerte attingibile dalle riserve perimetrate e disponibili negli ATEg09 (Rovato) e ATEg18 (Lograto), dotati di idonei efficienti e moderni impianti di lavorazione e trasformazione dell'inerte per la produzione di prodotti certificati, che ne dispongono sino a mc 3.300.000 [...]* *3. Nel caso in cui l'appaltatrice di CEPAV DUE avesse necessità - comunque - di localizzare ed individuare un'area dedicata a tali servizi, ben potrà essere collocata in area già compresa all'interno della perimetrazione degli ATE in esame.* *4. Infine, un rilievo importante alla progettazione della Cava BS2, è rappresentato dalla coltivazione prevista fino a spingersi a mt 0,50 m dalla massima risalita della falda, laddove la normativa vigente impone il rispetto, nelle procedure autorizzative di cava, della distanza di mt 2,00 dalla risalita di falda ipotizzata.*	\	Si rimanda all'osservazione T372	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
622	Gruppo Gatti - Bettoni Spa	Intera tratta	Nessun Protocollo	27/10/2014	DVA-2014-0036101 e DVA-2014-0035503 e DVA-2014-0035505 e DVA-2014-0035210	*Oltre agli ambiti di cui sopra , le sottoscritte imprese hanno in attività gli ambiti ATEg34 (Poncarale) e ATEg35 (Montirone) con relativi impianti di lavorazione e trasformazione dell'inerte per la produzione di prodotti certificati, entro i quali dispongono di "riserve" per ulteriori complessivi mc 2.000.000 che vanno ad aggiungersi a quelle rese disponibili negli ATEg9 (Rovato) e ATEg18 (Lograto). Anche in merito a tali dichiarate risorse (ATEg34 e ATEg35) vale quanto osservato e proposto, sottolineando che il loro utilizzo rende praticabile il contenimento delle altre cave di prestito ipotizzate, con modifica della relativa previsione di progetto esecutivo. Da ultimo non meno importante aspetto, le imprese offrono di fornire l'appaltatrice, nella fase di avvio dei cantieri, con l'anticipazione degli inerti e dei materiali lavorati necessari all'impresa, nelle quantità da concordare.* *Quanto sopra premesso Gruppo Gatti SpA in persona del legale rappresentante sig. Corrado Gatti e Bettoni SpA in persona del suo legale rappresentante sig. Massimo Bettoni che sottoscrivono unitamente all'avv. Dante Daniele Buizza, CHIEDONO:* *1) L'accoglimento delle formulate osservazioni.* *2) Di essere invitate a partecipare alla Conferenze dei Servizi per la Valutazione di Impatto Ambientale del progetto definitivo della linea ferroviaria AV/AC Torino- Venezia tratta AV/AC Milano- Verona - Lotto funzionale Brescia- Verona, per tutte le riunioni che si renderanno necessarie all'esame della totalità delle osservazioni proposte. [...]*	\	Gli ATE segnalati non rientrano nel progetto di reperimento inerti del Consorzio. I soggetti privati non sono titolati per legge alla partecipazione alla procedura di CdS, riservata ai soli enti pubblici.	NO
178	Sig. Remelli Luigi	Peschiera	Nessun Protocollo	30/10/2014	DVA-2014-0036107	Remelli Luigi, proprietario dell'unità immobiliare e relativo terreno di pertinenza al fl.13 mapp.1157, del Comune di Peschiera del Garda, e titolare di azienda florovivaistica. - Il Sig. Ramelli evidenzia che il cantiere per la realizzazione della linea AV si estende per tutta la sua proprietà abbattendo le serre e occupando il terreno coltivato a piante, impedendogli di continuare la sua attività lavorativa. L'attività lavorativa sarà ulteriormente danneggiata dalla vicina viabilità di cantiere che creerà disagi ai clienti dell'azienda. Evidenzia infine l'impatto generato da polveri sulla salute, da rumori e dalle vibrazioni causate sia dai mezzi pesanti che dalla futura linea.	\	Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, … Per quanto riguarda le vibrazioni in corso d'opera, dagli studi effettuati, non sono state evidenziate situazioni di criticità Con riferimento alle aree occupate e ai disagi all'attività lavorativa si procederà come già previsto in progetto con adeguata indennizzi secondo quanto previsto dalla normativa vigente (D.P.R.327/2001 e ss.mm.ii.)	SI Già previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
179	Sig. Remelli Luigi	Peschiera	Nessun Protocollo	30/10/2014	DVA-2014-0036107	- In virtù di quanto sopra esposto il sig. Ramelli invitata a valutare un tracciato diverso, eventualmente potenziando la linea ferroviaria esistente.	\	Premesso che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé, si evidenzia che il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati, incluso il parere favorevole del Minstero dell'Ambiente sulla VIA, al cui procedura riguardante l'intera opera risulta dunque già espletata.	NO
180	Sig. Remelli Luigi	Peschiera	Nessun Protocollo	30/10/2014	DVA-2014-0036107	- In virtù di quanto sopra esposto il sig. Ramelli chiede che si preveda il risarcimento per i danni subiti.	\	Eventuali danni saranno valutati e compensati nel corso dei lavori. In merito alle acquisizioni o occupazioni temporanee delle aree che si renderanno necessari pe rlas realizzazione dell'opera, si utilizzeranno le procedure basate sull'attuale legislazione in vigore /DPR 327/2001 e ss.mm.ii)	SI Già previ sto
1	Sig. Daniel Gallina	Calcinato	Nessun Protocollo	31/10/2014	DVA-2014-0036110	*Sig. Daniel Gallina evidenzia il suo dissenso al progetto ponendo all'attenzione su alcune osservazioni di carattere generale riguardanti:* *- La sostenibilità economica del progetto, che non è stato sottoposto ad un confronto con altre proposte disponibili;* *- L'irreversibilità del progetto in termini di impatti sul territorio: la linea comporterà la perdita di circa 300 ettari di vigneti del Lugana, impatterà sull'economia agricola e il turismo del basso Garda;* *- L'inosservanza della Direttiva Europea pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale CEE il 09/09/1996 dal titolo: L'elaborazione della rete europea ad AV (Alta Velocità);* *- L'errata interpretazione delle delibere europee sul corridoio 5, che dovrebbe unire il Portogallo (Lisbona) all'Ucraina (Kiev), e l'impossibilità alla realizzazione dello stesso. In particolare il Sig. Gallina evidenzia che ad oggi non risulta che i paesi interessati da tale corridoio abbiano predisposto progetti per la realizzazione di infrastrutture ad alta velocità e sulla direttrice Trieste-Kiev non risultano presenti linee ferroviarie che possano raggiungere direttamente i due terminali;* *- Inosservanza del D.Lgs. 42/2004 di tutela dei beni culturali;* *- Impossibilità ad effettuare il trasporto merci : Il traffico merci in ferrovia in Francia non viaggia sulle linee ad alta velocita, ma su quelle norrnali. Per passare su un tratto di linea standard ad una di alta velocita sarebbero necessarie motrici e carri speciali, diversi da quelli richiesti dalle linee normali. Se come previsto i treni merci viaggiassero ad una velocita di 140 chilometri orari sarebbero un ostacolo ai treni passeggeri TAV. Si renderebbe pertanto inutile la realizzazione di un hub merci nel comune di Montichiari.* *- Impossibilità al mantenimento di standard ad alta velocità. La realizzazione di fermate a Brescia e Verona, considerando che il treno alta velocità necessita di più di 30 km per raggiungere da fermo la velocità massima e necessita di altri 15 km per la frenata, rende non vantaggioso realizzare un*	\	Premesso che i dati contenti nell'osservazione relativi ai vigneti interessati dalla costruzione sono largamente errati (gli ettari interessati dai vigneti del Lugana sono in totale 40, di cui 25 oggetto di esproprio definitivo per sedime ferroviario e 15 per occupazione temporanea), si evidenzia che le osservazioni non attengono alle parti di opera oggetto di procedura VIA, ma si riferiscono a concetti generali sull'intera opera. La presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. L'analisi costi/benefici e l'analisi di sostenibilità dell'opera sono già state condotte ed hanno costituito oggetto dell'approvazione del CIPE nel 2003.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
418	Sig. Alfredo Cunego	Sona	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036168 e DVA-2014-0036865	Il Sig. ALFREDO CUNEGO proprietario dell'edificio soprastante la galleria S. Giorgio (individuato come ricettore L131-N-20 nella planimetria dei ricettori censiti IN0500DE2NZIM00060011, avanza le seguenti osservazioni: - preoccupazione circa vibrazioni, inquinamento acustico e campi elettromagnetici causati nelle fase costruttiva della galleria naturale ed in seguito dal passaggio dei treni ad alta velocità. - deprezzamento della proprietà acquistata come casa su una collina con veduta di campi e invece in futuro con vista sull'uscita dalla galleria naturale della TAV per passare a quella artificiale dopo qualche anno di disagi per i lavori e per il passaggio di mezzi.	\	Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi Per quanto riguarda le vibrazioni in corso d'opera, dagli studi effettuati, non sono state evidenziate situazioni di criticità.	SI Già previsto
27	Sig. Ballarini Andrea	Castelnuovo	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036171	Il Sig. Ballarini Andrea amministratore della società Casa Rossa s.a.s proprietaria del terreno individuato al Foglio 31 mapp. 359, ed espropriato nel PD della Linea AV/AC Brescia-Verona per le seguenti parti: Esproprio ferrovia 5.209 mq, esproprio strade 5.479 mq, mitigazioni ambientali 10.459 mq., asservimento per deviazione corsi d'acqua 109 mq, asservimento per pubblici servizi 337 mq. Totale esproprio 21.588 mq: - Comunica che il terreno è coltivato attualmente a cultura a pisello proteico e ha in essere un contratto di locazione di fondo rustico datato 02/12/1996. - Chiede sia notificato al proprietario l'atto di esproprio; - Chiede lo spostamento del tracciato della linea ferroviaria AV/AC Torino- Venezia Tratta Milano Verona lotto funzionale Brescia Verona verso sud di circa 8/10 km; - Chiede lo spostamento del sottopasso sulla SL 90 via Mantovana in direzione Milano dal KM 126+852 .199 al KM 126+575 come da tracciato del progetto preliminare del 05/12/2003. Si allega (Allegato 1) planimetria del sottopasso sulla SL 90 via Mantovana Km 126+575 come approvato nel progetto preliminare 2003 . Tale richiesta viene formulata affinchè il sottopasso possa occupare minore terreno di proprietà di esproprio. Il sottoscritto si ritrova con il disegno del sottopasso citato del progetto definitivo, il lotto di proprietà non più utilizzabile per lo spostamento dell'attuale attività di recupero e frantumazione della ditta Ballarani srl sempre di proprieta e anch'essa interessata dal tracciato della nuova linea Linea AV/AC Torino Venezia Tratto Milano; - In alternativa chiede di mantenere l'attuale sottopasso esistente	\	La richiesta non è pertinente in quanto l'osservazione si riferisce a opere non oggetto della procedura di VIA. Si rimanda l'esame della richiesta all'osservazione CS27, del Comune di Castelnuovo avanzata in ambito CdS, relativamente al sottopasso SL90. In merito alla remunerazione degli espropri (acquisizioni o occupazioni temporanee) che si renderanno necessari per la realizzazione dell'opera si utilizzeranno le procedure basate sull'attuale legislazione in vigore (Testo Unico di cui al DPR n. 327/2001 modificato dal Dlgs n. 302/2002).	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
209	Sig. Zenari Federico	Sommacampagna	Nessun Protocollo	28/10/2014	DVA-2014-0036193 DVA-2014-0036083	Il sig. ZENARI FEDERICO evidenzia il suo dissenso al progetto ponendo all'attenzione su alcune osservazioni di carattere generale riguardanti l'assenza di una motivazione di pubblico interesse per la linea che apporterebbe pochi benefici rispetto ai costi;	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. L'analisi costi/benefici e l'analisi di sostenibilità dell'opera sono già state condotte ed hanno costituito oggetto dell'approvazione del CIPE nel 2003.	NO
210	Sig. Zenari Federico	Sommacampagna	Nessun Protocollo	28/10/2014	DVA-2014-0036193 DVA-2014-0036083	*[...] 1) Certificazione antimafia* *Appare essenziale che, fin dalla fase di progetto, venga dimostrato attraverso gli opportuni documenti che tutte le società facenti parte del gruppo di progettazione (Cepav 2) e di realizzazione dell'opera (Italferr) siano in regola con la certificazione antimafia, o meno. [...] Sarebbe necessario estrarre le visure CCIAA di TUTTE le società facenti parte del predetti due gruppi e delle eventuali società ad essi via via partecipanti, allo scopo di chiedere a tutte di dimostrare il possesso della certificazione antimafia. [...]*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che il Consorzio Cepav due ed RFI (nonché Italferr) hanno per la Treviglio_BS e analogamente provvederanno per la BS- VR , puntualmente rispettato la normativa anti-mafia, con richiesta alle Prefetture competenti delle verifiche anti-mafia per tutte le imprese affidatarie, appaltatrici/subappaltatrici di lavori prima della stipula dei relativi contratti/ordini in ottemperanza alle prescrizioni legislative vigenti ed agli stipulandi Protocolli di Legalità. Inoltre nei singoli contratti/ordini vengono inserite apposite clausole risolutive/sospensive antimafia.	SI Già previsto
211	Sig. Zenari Federico	Sommacampagna	Nessun Protocollo	28/10/2014	DVA-2014-0036193 DVA-2014-0036083	*[...] 2) Opere di compensazione - E' necessario chiederle* *[...] Comune di Sommacampagna abbia il dovere di richiedere tali opere di compensazione.* *L'eventuale rilascio in capo al Comune della strada di cantiere che andrà a correre lungo tutta la ferrovia (lato sud), partendo dal cavalcaferrovia di via De Amicis (Lugagnana) sino" ad intersecare la SP 26 (a Sommacampagna, all'incrocio con l'attuale via val di Sona) NON può certo rappresentare un'opera di compensazione, e ciò per vari motivi: [...]* Riporta una serie di motivazioni per cui non considera la strada un opera di compensazione *[...] Pertanto, se Cepav Due e/o Italferr vorranno lasciare tale strada in capo al Comune, non farà differenza, ma in ogni caso ciò non potrà in alcun modo essere considerata un'opera di compensazione (ovviamente tanto meno di mitigazione). [...]*	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA. In ogni caso diverse opere di compensazione sono state richieste dal comune di Sommacampagna e analizzate dal Proponente in merito alla loro fattibilità. Si rimanda per questo alle richieste del Comune. Con riferimento alla possibilità di garantire la viabilità a sud della ferrovia dal Cavalcavia di Via De Amicis fino alla SP26, rilasciando in capo al Comune la prevista pista di cantiere, non si concorda sul fatto che non debba essere considerata un'opera compensativa per i seguenti motivi: - la qualifica di "opera compensativa" è indipendente dalla convenienza che può trarne il Proponente rispetto a quanto previsto attualmente da Progetto (ovvero durante i lavori realizzazione della pista di cantiere con espropri temporaneo e, al termine dei lavori, rimessa in pristino dello stato attuale) come invece ritenuto dal Sig, Zenari; -in ogni caso la realizzazione della viabilità comporta una serie di opere aggiuntive (si rimanda all'analisi di fattibilità della soluzione riportata nella richiesta del comune di Sommacampagna SO15) con costi aggiuntivi per il Proponente.	SI parziale

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
212	Sig. Zenari Federico	Sommacampagna	Nessun Protocollo	28/10/2014	DVA-2014-0036193 DVA-2014-0036083	*[...] 2) Opere di compensazione - E' necessario chiederle* *[...] - un versamento diretto da parte di Cepav 2 e/o Italfer, di una somma di denaro nelle casse del Comune pari al 10% del costa dell'intera opera sul nostro territorio, che non vada ad interferire con il patto di stabilità, da quantificare in base al numero di km di TAV installati sui nostro territorio; [...]*	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA. Analoga osservazione è stata presentata dal Comune di Sommacampagna (SO66) a cui si rimanda.	NO
213	Sig. Zenari Federico	Sommacampagna	Nessun Protocollo	28/10/2014	DVA-2014-0036193 DVA-2014-0036083	*[...] 2) Opere di compensazione - E' necessario chiederle* *[...] - e/o la realizzazione, a spese di Cepav 2 e/o Italfer, del completamento della pista ciclabile dalla rotonda alla fine di via Ceolara sino a Sommacampagana e di lì sino a Custoza (sino al confine con il Comune di Valeggio), sequendo il canale Conagro come da progetto relativo già in essere, con realizzazione della messa in sicurezza della stesso e realizzazione degli eventuali sottopassi o sovrappassi (o perlomeno semafori a chiamata) In corrispondenza degli attraversamenti delle vie ad alto scorrimento (es. circonvallazione Europa e via caselle), acquisendo tutte le autorizzazioni necessarie dai vari enti interessati (es. Conagro - Provincia ecc. ecc.); [...]*	\	La richiesta non è pertinente nell'ambito della procedura di VIA in quanto l'opera non è oggetto di VIA. Si rimanda l'esame della richiesta all'osservazione del Comune di Sommacampagna (SO58).	NO
214	Sig. Zenari Federico	Sommacampagna	Nessun Protocollo	28/10/2014	DVA-2014-0036193 DVA-2014-0036083	*[...] 2) Opere di compensazione - E' necessario chiederle* *[...] - la realizzazione, a spese di Cepav 2 e/o Italfer, della rotonda su via Belvedere a Caselle, e prolungamento della pista ciclabile, sia lungo la stessa via Belvedere sino al confine con il Comune di Verona (ovvero sino all'intersezione con la prevista rotonda ai piedi del cavalcaferrovia di via De Amicis lato sud - realizzando in maniera sicura il relativo attraversamento per le bici), sia lungo via Rampa in direzione di Lugagnano, facendola continuare sino al sottopasso ferroviario (da realizzare nuovo, al posto di quello oggi esistente); [...]*	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA.	NO
215	Sig. Zenari Federico	Sommacampagna	Nessun Protocollo	28/10/2014	DVA-2014-0036193 DVA-2014-0036083	*[...] 2) Opere di compensazione - E' necessario chiederle* *[...] - la realizzazione, a spese di Cepav 2 e/o Italfer, di almeno 2 o 3 aree boscate (e non soltanto i meri filari di mitigazione) di 5000 mq una lungo la tratta ferroviaria e lungo le strade a più intenso scorrimento (anche quelle da realizzarsi) e possibilmente più vicino alle zone abitate o comunque alle strade comunali già esistenti (es. lungo via Ceolara, a sud del canale Conagro - a ovest di via Canova a Caselle), in modo da fungere da "polmone verde"; [...]*	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
216	Sig. Zenari Federico	Sommacampagna	Nessun Protocollo	28/10/2014	DVA-2014-0036193 DVA-2014-0036083	*[...] 2) Opere di compensazione - E' necessario chiederle* *[...] - versamento al Comune, da parte di Cepav 2 e/o Italfer; di una somma di denaro di sufficiente per il restauro e la messa in sicurezza di un bene monumentale, come può essere la chiesa di Madonna di Monte previo assenso scritto dei proprietari per la sua continuativa apertura al pubblico, o in alternativa la Pieve di S. Andrea, o l'Ossario di Custoza, o le barchesse di Villa Venier. Da appurare se il restauro del santuarto di Madonna di Monte non sia comunque già DOVUTO da Cepav due e/o Italfer, in quanto la struttura non venga ad essere più decisamente compromessa a causa dei lavori di costruzione della TAV; In questa caso no si potrebbe assolutamente parlare di opera di compensazione; [...]*	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA.	NO
217	Sig. Zenari Federico	Sommacampagna	Nessun Protocollo	28/10/2014	DVA-2014-0036193 DVA-2014-0036083	*[...] 2) Opere di compensazione - E' necessario chiederle* *[...] - la realizzazione, a spese dl Cepav 2 e/o Italfer, di barriere antirumore su circonvallazione Europa, dopo la rotonda su via Casette, in direzione Villafranca all'altezza delle abitazioni su via Saragat, e in direzione autostrada all'altezza dl via Cabianca, con tipologia da concordare con il Comune; [...]*	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA. In ogni caso la richiesta non si ritiene accoglibile in quanto non pertinente al progetto. Si rimanda all'osservazione presentata dal Comune di Sommmacampagna. (SO65).	NO
218	Sig. Zenari Federico	Sommacampagna	Nessun Protocollo	28/10/2014	DVA-2014-0036193 DVA-2014-0036083	*[...] 2) Opere di compensazione - E' necessario chiederle* *[...] - versamento al Comune, da parte di Cepav 2 e/o Italfer, di una somma di denaro sufficiente per il restauro e la messa in sicurezza delle scuole ed edifici pubblici sul territorio da individuare a cura dell'ufficio tecnico del Comune; [...]*	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA.	NO
219	Sig. Zenari Federico	Sommacampagna	Nessun Protocollo	28/10/2014	DVA-2014-0036193 DVA-2014-0036083	*[...] 2) Opere di compensazione - E' necessario chiederle* *[...] - ripristino, a cura e spese di Cepav 2 e/o di Italfer, sulla linea ferroviaria normale ad oggi esistente delle due fermate di Sommacpampagna/Sona (alla relativa stazione) e Caselle/Rampa (al relativo casello, oggi dismesso), in modo da poter utilizzare la ferrovia quale metropolitana leggera e offrire maggiori possibiltà dal nostro Comune di raggiungere la città e il lago, anche con bici sul treno. A questo proposito, far realizzare, sempre a spese di Cepav 2 e/o Italfer una pista ciclabile lungo via Bussolengo (la SP 26) dalla stazione FS Sommacampagna/Sona a Sommacampagna centro, e un deposito/noleggio bici alla citata stazione FS, per favorire il cicloturismo. [...]*	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA. Con riferimento alla realizzazione della pista ciclabile lungo la SP26 si rimanda all'osservazione del Comune di Sommacampagna (SO17).	SI parziale

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
220	Sig. Zenari Federico	Sommacampagna	Nessun Protocollo	28/10/2014	DVA-2014-0036193 DVA-2014-0036083	*[...] 2) Opere di compensazione - E' necessario chiederle* *[...] - Realizzazione, in entrambe le fermate del treno, di un parcheggio per auto. [...]*	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA.	NO
221	Sig. Zenari Federico	Sommacampagna	Nessun Protocollo	28/10/2014	DVA-2014-0036193 DVA-2014-0036083	*[...] 3) Valutazione di Impatto Ambientale scaduta* *La VIA attuale appare riferita alle sole varianti, per cui non riguarda l'intero progetto, che è variato rispetto a quello originario. Essa pertanto non è in grado di valutare l'impatto ambientale dell'intera opera, bensì solo delle sue varianti, ma ciò non è il compito che la legge assegna a tale istituto. Essa quindi deve ritenersi invalida, inficiando l'intero procedimento autorizzativo dell'opera. A tal proposito il Movimento 5 stelle sta presentando una specifica interrogazione parlamentare. [...]*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé, nè la necessità di risottoporre a procedura di VIA l'intera opera. Il progetto preliminare è già stato infatti approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati, e della positiva compatiblità ambientale del Ministero dell'Ambiente.	NO
222	Sig. Zenari Federico	Sommacampagna	Nessun Protocollo	28/10/2014	DVA-2014-0036193 DVA-2014-0036083	*[...] 4) Via Canova e cavalcaferrovia di via De Amicis* *Si concorda con l'allargamento di via Ca'nova - che dovrà avvenire a spese di Cepav 2 e/o Italfer - per far transitare da essa il traffico in alternativa all'attraversamento del centro di Caselle. La via dovrà essere bordata per tutta la sua lunghezza da ampia e larga fascia boscata larga almeno 20-30m, a protezione del centro abitato. Si reputa inutile la realizzazione di una pista ciclabile lungo via Canova, ritenendo migliore il prolungamento di quella su via Belvedere, come sopra indicato.* *La rotonda su via Verona dovrà essere effettuata nel rispetto delle abitazioni eststenti, con eventuale modifica dell'ingresso alla tangenziale sud, sempre a spese dl Cepav 2 e/o Italfer. [...]*	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA. In ogni caso si rimanda l'esame della richiesta all'osservazione del Comune di Sommacampagna (SO25 e SO26).	SI parziale
223	Sig. Zenari Federico	Sommacampagna	Nessun Protocollo	28/10/2014	DVA-2014-0036193 DVA-2014-0036083	*[...] 5) Cavalcaferrovia di via Rampa - NO* *Ci si oppone alla realizzazione del cavalcaferrovia, infrastruttura inutile e devastante per il territorio. Si chiede che venga mantenuto il sottopasso come oggi esistente, adattandolo alle dimensioni della nuova opera; dotandolo di corsia riservata e protetta per bici e pedoni, sempre a spese dl Cepav 2 e/o Italfer. [...]*	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA. In ogni caso si rimanda l'esame della richiesta all'osservazione del Comune di Sommacampagna SO22.	NO
224	Sig. Zenari Federico	Sommacampagna	Nessun Protocollo	28/10/2014	DVA-2014-0036193 DVA-2014-0036083	*[...] 6) Nuova rotonda su via Ceolara - NO* *Ci si oppone alla sua realizzazione, anche solo per il tempo del cantiere. I camion, durante i lavori, dovranno servirsi prevalentemente delle nuove strade di cantiere, interessando il meno possibile la viabilità esistente: dovranno preferibilmente dirigersi in tangenziale o in autostrada, dalla SP 26, interessando il meno possibile via Ceolara o altre vie di paese. [...]*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che la viabilità di cantiere sposa nei suoi principi generali quando riportato nell'osservazione. In ogni caso la rotonda su via Ceolara sarà eliminata come richiesto. Si rimanda per questa all'osservazione SO04 e SO49.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
225	Sig. Zenari Federico	Sommacampagna	Nessun Protocollo	28/10/2014	DVA-2014-0036193 DVA-2014-0036083	*[...] 7) Cantieri operativi - sui fondi cava* *I 2 cantieri operativi previsti dovranno - ove possibile - essere posizionati sul fondo delle cave oggi esistenti e già scavate, come ad esempio Cava Ceolara, per ridurre rumori e polveri. In ogni caso la viabilità per l'accesso e il recesso da essi dovrà essere prevalentemente la strada di cantiere e comunque interessare il meno possibile la viabilità ordinaria. [...]*	\	In territorio di Sommacampagna sono previsti due cantieri: cantiere armamento: per motivi di raccordi altimetrici lo stesso deve essere realizzato a piano campagna cantiere L.7.O1 per opere civili: per motivi vari (profondità, drenaggi, portanza, accessi, ingombri sul territorio ...) non è possibile prendere in considerazione il posizionamento in aree di cava. Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, …	NO
226	Sig. Zenari Federico	Sommacampagna	Nessun Protocollo	28/10/2014	DVA-2014-0036193 DVA-2014-0036083	*[...] 8) Mezzi - strade di cantiere - strade* *I mezzi a servizio della costruzione della TAV dovranno circolare con i cassoni coperti per evitare il sollevamento delle polveri e provvedere al costante lavaggio ruote, e le strade di cantiere dovranno essere costantemente bagnate e lavate, oltre che ben asfaltate: Cepav 2 e/o Italfer dovranno accollarsi i costi di riparazione delle strade comunali rovinate dal continuo passaggio dei camion addetti ai lavori della TAV, per tutta la durata degli stessi. [...]*	\	Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, … E' previsto che la viabilità ammalorata venga restituita nelle condizione originarie.	SI Già previ sto
227	Sig. Zenari Federico	Sommacampagna	Nessun Protocollo	28/10/2014	DVA-2014-0036193 DVA-2014-0036083	*[...] 9) Cave di prestito* *NESSUNA cava di prestito dovrà essere realizzata sul territorio del Comune di Sommacampagna. Tale Comune infatti ha già ampiamente superato il 3% della quota del proprio terreno deputabile a cava, ed ha già varie cave di ghiaia operative ancora oggi: se quindi Cepav 2 e/o Italfer volessero utilizzare ghiaia estratta nel Comune di Sommacampagna, dovranno servirsi esclusivamente delle cave attualmente qui esistenti e in esercizio, o in alternativa dovranno recarsi altrove per il prelievo del materiale. [...]*	\	Si rimanda all'osservazione CS12 del Comune di Castelnuovo in ambito di CdS	SI condi ziona to

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
228	Sig. Zenari Federico	Sommacampagna	Nessun Protocollo	28/10/2014	DVA-2014-0036193 DVA-2014-0036083	*[...] 10) Stazione Elettrica di Madonna Monte.* *Ci si oppone alla realizzazione della stessa nella posizione indicata in progetto (all'incrocio tra via Bussolengo e via val di Sona, in Comune di Sommacampagna) in quanto, essendo visibile dalla collina e dalla Chiesa di Madonna di Monte, risulterebbe gravemente antiestetica, pur se schermata e bardata. Si chiede che la stessa venga realizzata a nord dell'attuale linea ferroviaria, ovvero in Comune di Sona, nello spiazzo erboso esistente, attualmente occupato da ulivi, sul lato sinistro subito dopo il ponte della ferrovia, prima delle serre di fiori. Si chiede inoltre che in ogni caso venga monitorata, a spese di Cepav 2 e/o Italfer, l'emissione di onde elettromagnetiche da tale stazione elettrica e indagate le sue conseguenze sulla popolazione. [...]*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che lo spostamento a Nord del tracciato creerebbe un doppio attraversamento della linea primaria oltre anche la line ferroviaria con successivo riattraversamento della stessa per alimentare l'AV; pertanto non è tecnicamente compatibile con il progetto.	NO
229	Sig. Zenari Federico	Sommacampagna	Nessun Protocollo	28/10/2014	DVA-2014-0036193 DVA-2014-0036083	*[...] 11) via Val di Sona - via Libia* *Si chiede che, pur in assenza della stazione elettrica all'incrocio di via Bussolengo - via Val di Sona, venga realizzata, a spese di Cepav 2 e/o Italferr, una alternativa alla viabilità ordinaria ora esistente, che verrà occupata dal tracciato della TAV, realizzando uno svaso sotto il sottopasso della ferrovia che porti verso la stazione ferroviaria Sommacampagna/Sona e di lì far proseguire la strada verso val di Sona, per poi eventualmente farla rientrare in territorio di Sommmacampagna più avanti, tramite un sottopasso, da realizzarsi (eventualmente quello in loc. Brognol). [...]*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si rimanda l'esame della richiesta all'osservazione del Comune di Sommacampagna SO15 avanzata in ambito CdS in cui si propone una soluzione diversa da quella qui prospettata ma che comunque consente il mantenimento di un'alternativa alla Via Libia il cui tracciato interferisce con quello della linea di progetto. Si fa inoltre presente che per il sottopasso in loc. Brognol (alla pk 134+400) il Comune ha richiesto la non realizzazione del nuovo sottopasso ma il prolungamento dell'esistente . Si rimanda per quest'ultima proposta all'osservazione del Comune di Sommacampagna SO16.	SI parziale
230	Sig. Zenari Federico	Sommacampagna	Nessun Protocollo	28/10/2014	DVA-2014-0036193 DVA-2014-0036083	*[...] 12) Sottopasso ferroviario Madonna Monte e SP 26* *Allargare e allungare tale sottopasso, con lo svaso per accedere alla stazione ferroviaria Sommacampagna/Sona come illustrato, allargare la SP 26 da lì per tutto il suo tracciato sino al casello autostradale di Sommacampagna e dotarla di pista ciclabile protetta, come detto dal centro del paese di Sommacampagna, sino alla stazione FS citata, il tutto sempre a spese di Cepav 2 e/o Italfer. [...]*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si rimanda alla controdeduzione relativa all'osservazione del Comune di Sona SO17	SI
231	Sig. Zenari Federico	Sommacampagna	Nessun Protocollo	28/10/2014	DVA-2014-0036193 DVA-2014-0036083	*[...] 13) ANCAP* *Cepav 2 e/o Italfer, nel caso di demolizione di Ancap, dovranno adoperarsi - accordandosi con la proprietà dell'azienda - per ricollocare la stessa sui territorio dei Comuni di Sommacampagna o Sona, sollevando i Comuni stessi da qualsiasi onere economico. Qualora l'azienda dovesse chiudere a seguito della demolizione causata dal passagglo della TAV, i lavoratori licenziati, residenti sui territorio dei due Comuni, si rivolgeranno a tali enti per ottenere sovvenzioni e/o alloggi popolari: in questa caso si chiede che Cepav 2 e/o Italfer versino al Comune di Sommacampagna una somma di denaro di sufficiente per far fronte alle richieste predette dei lavoratori licenziati. [...]*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si rimanda l'esame della richiesta all'osservazione del Comune di Sommacampagna SO14 avanzata in ambito CdS	SI parziale

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
232	Sig. Zenari Federico	Sommacampagna	Nessun Protocollo	28/10/2014	DVA-2014-0036193 DVA-2014-0036083	*[...] 14) Opere di mitigazione* *Lungo tutto il tracciato ferroviario e verso sud dovranno essere poste barriere di verde costituite sia da siepi che da alberi ad alto fusto, in almeno 6 filari, tenendo conto della possibilità che la strada di cantiere diventi la futura SI.TA.VE, e quindi ponendole più a sud rispetto al tracciato TAV, e più vicino al centro abitato. Dotare il tracciato di barriere antirumore e fonoassorbenti, certamente in prossimità delle abitazioni, e comunque per la maggior estensione tecnicamente possibile. [...]*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che il progetto non prevede la riutilizzazione della pista di cantiere per la futura SI.TA.VE. Si ritiene sufficiente quanto previsto dal progetto come opere a verde anche per non sottrarre ulteriormente suolo agricolo. Il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) e il loro posizionamento è il risultato dell'applicazione di un modello matematico basato sulle caratteristiche della sorgente e del ricettore finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	SI Già previsto
233	Sig. Zenari Federico	Sommacampagna	Nessun Protocollo	28/10/2014	DVA-2014-0036193 DVA-2014-0036083	*[...] 15) Mancanza RENDERING* *La mancanza in questa sede di un rendering dell'opera rende DI FATTO impossibile ai cittadini comuni - che non abbiano la possibilità di avvalersi dell'operato di un tecnico specializzato - di capire a sufficienza in che modo si presenterà l'opera terminata e quindi in che modo essa impatterà sul loro ambiente e di conseguenza sulla qualità della loro vita, rendendoli di fatto "depotenziati" nella possibilità di presentare osservazioni al progetto, sin dalle fasi iniziali del suo avvio, in ossequio all'art. 3 della Costituzione* *Fin qui le nostre osservazioni al progetto. [...]*	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA	NO
234	Sig. Zenari Federico	Sommacampagna	Nessun Protocollo	28/10/2014	DVA-2014-0036193 DVA-2014-0036083	*[...] 16) Mancanza di DATI di CONFRONTO* *Come già anticipato in premessa, non sono stati resi disponibili da Cepav Due e/o Italfer dei dati di confronto che possano supportare la reale necessarietà dell'opera. Infatti non è stata indicata - nemmeno per approssimazione - la % di incremento dei trasporto merci e viaggiatori che dovrebbe conseguire sulla tratta interessata grazie all'entrata in funzione della TAV, e tanto meno tale percentuale e stata posta in relazione con il reale risparmio di tempo, a fronte del maggiorato costo del biglietto, oltre che a fronte del costo complessivo dell'opera. [...] Anche questa metodo decisionale pone di fatto il cittadino comune nell'impossibilità di presentare osservazioni che abbiano un fondamento sulla critica dei dati concreti, e quindi lo pone nell'impossibilità di comprendere fino in fondo se il sacrificio imposto al suo territorio valga davvero la pena di essere* *sopportato, [...]*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato infatti approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati, e della positiva compatibilità ambientale del Ministero dell'Ambiente.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
208	Sig. Mezzani Antonio e Checchini Giuliana	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036253	Mezzani Antonio e Checchini Giuliana sono proprietari dei fabbricati uso abitazione e garages con corti, censiti parte in Comune Sommacampagna (VR) al Foglio 1, Mapp.4, Sub.1-2 (Abitazione e porz. Garages) e parte nel Comune di Sona (VR) al Foglio 25, Mapp.729, Sub.3 (porzione Garages); - che i propri fabbricati dopo le opere in programma si verranno a trovare interclusi tra la linea ferroviaria storica MI-VR e la nuova linea A.V/A.C. a sud, la nuova bretella della linea A.V./A.C. ITC a nord-ovest e il nuovo cavalcaferrovia di Via De Amicis ad est; - che i fabbricati non sono previsti in demolizione ma che in sostanza saranno distrutti con la costruzione del pilone di sostegno P2 e relativo plinto di fondazione del cavalcaferrovia di Via De Amicis previsto a soli 3 metri dalla facciata dell'abitazione; Tutto ciò premesso si O S S E R V A il devastante Impatto Ambientale che dette opere arrecheranno alla proprietà, comportando pertanto durante l'esecuzione dei lavori e dopo la loro ultimazione, l'impossibilità di continuare a vivere sul posto al punto che si dovrà obbligatoriamente considerare la delocalizzazione del fabbricato abitativo con garages-porticati e corti di pertinenza.	\	La richiesta non è pertinente nell'ambito della procedura di VIA in quanto l'opera non è oggetto di VIA. Dal momento che i fabbricati si troveranno all'interno di un' area interclusa i proprietari saranno indennizzati nei termini di legge.	SI Già previsto
417	Sig. Mezzani Antonio e Checchini Giuliana	Sona	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036253	Mezzani Antonio e Checchini Giuliana sono proprietari dei fabbricati uso abitazione e garages con cortile, censiti parte in Comune Sommacampagna (VR) al Foglio 1, Mapp.4, Sub.1-2 (Abitazione e porz. Garages) e parte nel Comune di Sona (VR) al Foglio 25, Mapp.729, Sub.3 (porzione Garages); - che i propri fabbricati dopo le opere in programma si verranno a trovare interclusi tra la linea ferroviaria storica MI-VR e la nuova linea A.V/A.C. a sud, la nuova bretella della linea A.V./A.C. ITC a nord-ovest e il nuovo cavalcaferrovia di Via De Amicis ad est (**Allegato Sona-29-1**); - che i fabbricati non sono previsti in demolizione ma che in sostanza saranno distrutti con la costruzione del pilone di sostegno P2 e relativo plinto di fondazione del cavalcaferrovia di Via De Amicis previsto a soli 3 metri dalla facciata dell'abitazione; Tutto ciò premesso si O S S E R V A il devastante Impatto Ambientale che dette opere arrecheranno alla proprietà, comportando pertanto durante l'esecuzione dei lavori e dopo la loro ultimazione, l'impossibilità di continuare a vivere sul posto al punto che si dovrà obbligatoriamente considerare la delocalizzazione del fabbricato abitativo con garages-porticati e corti di pertinenza.	\	Si rimanda in proposito alla richiesta del Comune di Sommacampagna (SO23) che richiede il cavalcavia in progetto e il potenziamento di via De Amicis. In ogni caso la situazione effettiva dei fabbricati verrà approfindita in fase di progettazione esecutiva anche attraverso specifici incontri con la proprietà.	SI parziale
335	Sig.ra Melania Zerpelloni	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036285	*Le opere di compensazione da richiedere, che dovranno essere comunque tutte cedute o comunque messe in ditta al Comune di Sommacampagna, alternativamente o cumulativamente a seconda del valore complessivo, sono a nostro avviso:* *• Il un versamento diretto da parte di Cepav 2 e/o Italfer, di una somma di denaro nelle casse del Comune pari al 10% del costo dell'intera opera sul nostro territorio, che non vada ad interferire con il patto di stabilita, da quantificare in base al numero di km di TAV installati sul nostro territorio;*	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA. Analoga osservazione è stata presentata dal Comune di Sommacampagna (SO66) a cui si rimanda.	RFI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
336	Sig.ra Melania Zerpelloni	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036285	*• e/o la realizzazione, a spese di Cepav 2 e/o Italfer, del completamento della pista ciclabile dalla rotonda alla fine di via Ceolara sino a Sommacampagana e di lì sino a Custoza (sino al confine con il Comune di Valeggio), seguendo il canale Conagro come da progetto relativo già in essere, con realizzazione della messa in sicurezza dello stesso e realizzazione degli eventuali sottopassi o sovrappassi (o perlomeno semafori a chiamata) in corrispondenza degli attraversamenti delle vie ad alto scorrimento (es. circonvallazione Europa e via caselle), acquisendo tutte le autorizzazioni necessarie dai vari enti interessati (es. Conagro - Provincia ecc. ecc.);*	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA. Si rimanda l'esame della richiesta all'osservazione del Comune di Sommacampagna (SO58).	NO
337	Sig.ra Melania Zerpelloni	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036285	*• la realizzazione, a spese di Cepav 2 e/o Italfer, della rotonda su via Belvedere a Caselle, e prolungamento della pista ciclabile, sia lungo la stessa via Belvedere sino al confine con il Comune di Verona (ovvero sino all'intersezione con la prevista rotonda ai piedi del cavalca ferrovia di via De Amicis lato sud - realizzando in maniera sicura ii relativo attraversamento per le bici, sia lungo via Rampa in direzione di Lugagnano, facendola continuare sino al sottopasso ferroviario (da realizzare nuovo, al posto di quello oggi esistente);*	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA.	NO
338	Sig.ra Melania Zerpelloni	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036285	*• versamento al Comune, da parte di Cepav 2 e/o Italfer, di una somma di denaro di sufficiente per ii restauro e la messa in sicurezza di un bene monumentale, come può essere la chiesa di Madonna di Monte previo assenso scritto dei proprietari . per la sua continuativa apertura al pubblico, o in alternativa la Pieve di S. Andrea, o l'Ossario di Custoza, o le barchesse di Villa Venier. Da appurare se il restauro del santuario di Madonna di Monte non sia comunque già DOVUTO da Cepav due e/o Italfer, in quanta la struttura non venga ad essere più decisamente compromessa a causa dei lavori di costruzione della TAV; in questo caso no si potrebbe assolutamente parlare di opera di compensazione;*	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA.	NO
339	Sig.ra Melania Zerpelloni	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036285	*• la realizzazione, a spese di Cepav 2 e/o Italfer, di almeno 2 o 3 aree boscate (e non soltanto i meri filari di mitigazione) di 5000 mq una lungo la tratta ferroviaria e lungo le strade a più intenso scorrimento (anche quelle da realizzarsi) e possibilmente più vicino alle zone abitate o comunque alle strade comunali già esistenti (es. lungo via Ceolara, a sud del canale conagro - a ovest di via Canova a Caselle), in modo da fungere da "polmone verde";*	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
340	Sig.ra Melania Zerpelloni	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036285	*• versamento al Comune, da parte di Cepav 2 e/o Italfer, di una somma di denaro sufficiente per il restauro e la messa in sicurezza delle scuole ed edifici pubblici sul territorio da individuare a cura dell'ufficio tecnico del comune* *• ripristino, a cura e spese di Cepav 2 e/o di Italfer, sulla linea ferroviaria normale ad oggi esistente delle due fermate di Sommacapagna/Sona (alla relativa stazione) e Caselle/Rampa (al relativo casello, oggi dismesso), in modo da poter utilizzare la ferrovia quale metropolitana leggera e offrire maggiori possibilità dal nostro Comune di raggiungere la citta e il lago, anche con bici sul treno. A questo proposito, far realizzare, sempre a spese di Cepav 2 e/o Italfer una pista ciclabile lungo via Bussolengo (la SP-26) dalla stazione FS Sommacampagna/Sona a - Sommacampagna centro, e un deposito/noleggio bici alla citata stazione FS, per favorire il cicloturismo. Realizzazione, in entrambe le fermate del treno, di un parcheggio per auto.*	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA. Con riferimento alla realizzazione della pista ciclabile lungo la SP26 si rimanda all'osservazione del Comune di Sommacampagna (SO17).	SI parziale
341	Sig.ra Melania Zerpelloni	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036285	*Via Canova e CVF di via De Amicis* *Si concorda con l'allargamento di via Canova - che dovrà avvenire a spese di Cepav 2 e/o Italfer - per far transitare da essa il traffico in alternativa all'attraversamento del centro di Caselle. La via dovrà essere bordata per tutta la sua lunghezza da ampia e larga fascia boscata larga almeno 20-30m, a protezione del centro abitato. Si reputa inutile la realizzazione di una pista ciclabile lungo via Canova, ritenendo migliore il prolungamento di quella su via Belvedere, come sopra indicato.* *La rotonda su via Verona dovra essere effettuata nel rispetto delle abitazioni esistenti, con eventuale modifica dell'ingresso alla tangenziale sud, sempre a spese di Cepav 2 e/o Italfer.*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, in ogni caso si rimanda l'esame della richiesta all'osservazione del Comune di Sommacampagna (SO25 e SO26).	SI parziale
342	Sig.ra Melania Zerpelloni	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036285	*Cavalcaferrovia di via Rampa – NO*	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA. In ogni caso si rimanda l'esame della richiesta all'osservazione del Comune di Sommacampagna SO22.	NO
343	Sig.ra Melania Zerpelloni	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036285	*Nuova rotonda su via Ceolara – NO*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che la viabilità di cantiere sposa nei suoi principi generali quando riportato nell'osservazione. In ogni caso la rotonda su via Ceolara sarà eliminata come richiesto. Si rimanda per questa all'osservazione SO04 e SO49.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
344	Sig.ra Melania Zerpelloni	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036285	*Cantieri operativi - sul fondo cava* *I 2 cantieri operativi previsti dovranno - ove possibile - essere posizionati sul fondo delle cave oggi esistenti e già scavate, come ad esempio Cava Ceolara, per ridurre rumori e polveri. In ogni caso la viabilità per l'accesso e ii recesso da essi dovrà essere prevalentemente la strada di cantiere e comunque interessare il meno possibile la viabilità ordinaria.*	\	In territorio di Sommacampagna sono previsti due cantieri: cantiere armamento: per motivi di raccordi altimetrici lo stesso deve essere realizzato a piano campagna cantiere L.7.O1 per opere civili: per motivi vari (profondità, drenaggi, portanza, accessi, ingombri sul territorio ...) non è possibile prendere in considerazione il posizionamento in aree di cava. Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, …	NO
345	Sig.ra Melania Zerpelloni	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036285	*Mezzi - strade di cantiere - strade* *I mezzi a servizio della costruzione della TAV dovranno circolare con i cassoni coperti per evitare il sollevamento delle polveri e provvedere al costante lavaggio ruote, e le strade di cantiere dovranno essere costantemente bagnate e lavate, oltre che ben asfaltate: Cepav 2 e/o Italfer dovranno accollarsi i costi di riparazione delle strade comunali rovinate dal continua passaggio dei camion addetti ai lavori della TAV, per tutta la durata degli stessi.*	\	Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, … E' previsto che la viabilità ammalorata venga restituita nelle condizione originarie.	SI Già previsto
346	Sig.ra Melania Zerpelloni	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036285	*Cave di prestito* *NESSUNA cava di prestito dovrà essere realizzata sul territorio del Comune di Sommacampagna. Tale Comune infatti ha già ampiamente superato il 3% della quota del proprio terreno deputabile a cava, ed ha già varie cave di ghiaia operative ancora oggi: se quindi Cepav 2 e/o Italfer volessero utilizzare ghiaia estratta nel Comune di Sommacampagna, dovranno servirsi esclusivamente delle cave attualmente qui esistenti e in esercizio, o in alternativa dovranno recarsi altrove per il prelievo del materiale.*	\	Si rimanda all'osservazione CS12 del Comune di Castelnuovo in ambito di CdS	SI condizionato
347	Sig.ra Melania Zerpelloni	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036285	*Stazione Elettrica di Madonna Monte* *Ci si oppone alla realizzazione della stessa nella posizione indicata in progetto (all'incrocio tra via Bussolengo e via val di Sona, in Comune di Sommacampagna) in quanta, essendo visibile dalla collina e dalla Chiesa di Madonna di Monte, risulterebbe gravemente antiestetica, pur se schermata e bardata.* *Si chiede che la stessa venga realizzata a nord dell'attuale linea ferroviaria, ovvero in Comune di Sona, nello spiazzo erboso esistente, attualmente occupato da ulivi, sul lato sinistro subito dopa il ponte della ferrovia, prima delle serre di fiori.* *Si chiede inoltre che in ogni caso venga monitorata, a spese di Cepav 2 e/o Italfer, l'emissione di onde elettromagnetiche da tale stazione elettrica e indagate le sue conseguenze sulla popolazione.*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che lo spostamento a Nord del tracciato creerebbe un doppio attraversamento della linea primarie oltre anche la line ferroviaria con successivo riattraversamento della stessa per alimentare l'AV; pertanto non è tecnicamente compatibile con il progetto.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
348	Sig.ra Melania Zerpelloni	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036285	*via Val di Sona - via Libia* *Si chiede che, pur in assenza della stazione elettrica all'incrocio di via Bussolengo - via Val di Sona, venga realizzata, a spese di Cepav 2 e/o Italfer, una alternativa alla viabilità ordinaria ora esistente, che verrà occupata dal tracciato della TAV, realizzando uno svaso sotto il sottopasso della ferrovia che porti verso la stazione ferroviaria Sommacampagna/Sona e proseguire la strada verso val di Sona, per poi eventualmente farla rientrare in territorio di Sommmacampagna più avanti, tramite un sottopasso, da realizzarsi (eventualmente quello ini loc. Brognol).*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si rimanda l'esame della richiesta all'osservazione del Comune di Sommacampagna SO15 avanzata in ambito CdS in cui si propone una soluzione diversa da quella qui prospettata ma che comunque consente il mantenimento di un'alternativa alla Via Libia il cui tracciato interferisce con quello della linea di progetto. Si fa inoltre presente che per il sottopasso in loc. Brognol (alla pk 134+400) il Comune ha richiesto la non realizzazione del nuovo sottopasso ma il prolungamento dell'esistente . Si rimanda per quest'ultima proposta alle osservazione del Comune di Sommacampagna SO16.	SI parziale
349	Sig.ra Melania Zerpelloni	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036285	*Sottopasso ferroviario Madonna Monte SP 26* *Allargare e allungare tale sottopasso, con lo svaso per accedere alla stazione ferroviaria Sommacampagna/Sona come illustrato, allargare la SP 26 a 11m per tutto il suo tracciato sino al casello autostradale di Sommacampagna e dotarla di pista ciclabile protetta, come detto dal centro del paese di Sommacampagna, sino alla stazione FS citata, il tutto sempre a spese di Cepav 2 e/o Italfer.*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si rimanda alla controdeduzione relativa all'osservazione del Comune di Sona SO17	SI
350	Sig.ra Melania Zerpelloni	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036285	*ANCAP* *Cepav 2 e/o Italfer, nel caso di demolizione di Ancap, dovranno adoperarsi - accordandosi con la proprietà dell'azienda - per ricollocare la stessa sul territorio dei Comuni di Sommacampagna o Sona, sollevando i Comuni stessi da qualsiasi onere economico.* *Qualora l'azienda dovesse chiudere a seguito della demolizione causata dal passaggio della TAV, i lavoratori licenziati, residenti sul territorio dei due Comuni, si rivolgeranno a tali enti per ottenere sovvenzioni e/o alloggi popolari: in questo caso si chiede che Cepav 2 e/o Italfer versino al Comune di Sommacampagna una somma di denaro di sufficiente per far fronte alle richieste predette dei lavoratori licenziati.*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si rimanda l'esame della richiesta all'osservazione del Comune di Sommacampagna SO14 avanzata in ambito CdS	SI parziale

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
351	Sig.ra Melania Zerpelloni	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036285	*Opere di mitigazione* *Lungo tutto il tracciato ferroviario e verso sud dovranno essere poste barriere di verde costituite sia da siepi che da alberi ad alto fusto, in almeno 6 filari, tenendo conto della possibilità che la strada di cantiere diventi la futura* *SI.TA.VE, e quindi ponendole più a sud rispetto al tracciato TAV, e più vicino al centro abitato.* *Dotare il tracciato di barriere antirumore e fonoassorbenti, certamente in prossimità delle abitazioni, e comunque-per la maggior estensione tecnicamente possibile.*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che il progetto non prevede la riutilizzazione della pista di cantiere per la futura SI.TA.VE. Si ritiene sufficiente quanto previsto dal progetto come opere a verde anche per non sottrarre ulteriormente suolo agricolo. Il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) e il loro posizionamento è il risultato dell'applicazione di un modello matematico basato sulle caratteristiche della sorgente e del ricettore finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	SI Già previsto
352	Sig.ra Melania Zerpelloni	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036285	*Mancanza RENDERING* *La mancanza in questa sede di un rendering dell'opera rende DI FATTO impossibile ai Cittadini comuni - che non abbiano la possibilità di avvalersi dell'operato di un tecnico specializzato - di capire a sufficienza in che modo si presenterà l'opera terminata e quindi in che modo essa impatterà sul loro ambiente e di conseguenza sulla qualità della loro vita, rendendoli di fatto "depotenziati" nella possibilità di presentare osservazioni al progetto, sin dalle fasi iniziali del suo avvio, in ossequio all'art. 3 della Costituzione Fin qui le nostre osservazioni al progetto.*	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA	NO
353	Sig.ra Melania Zerpelloni	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036285	*Mancanza di DATI di CONFRONTO* *Come già anticipate in premessa, non sono stati resi disponibili da Cepav Due e/o Italfer dei dati di confronto che possano supportare la reale necessarietà dell'opera. Infatti non è stata indicata - nemmeno per approssimazione - la % di incremento dei trasporto merci e viaggiatori che dovrebbe conseguire sulla tratta interessata grazie all'entrata in funzione della TAV, e tanto meno tale percentuale e stata posta in relazione con il reale risparmio di tempo, a fronte del maggiorato costo del biglietto, oltre che a fronte del costo complessivo dell'opera. Tali gravi lacune fanno si che l'Autorità sovraordinata lo Stato - affermi la necessarietà dell'opera solo in base ad una pura e semplice petizione di principio, non supportata da alcuna prognosi, elaborata sulla base di dati concreti. Anche questo metodo decisionale pone di fatto il cittadino comune nell'impossibilita di presentare osservazioni che abbiano un fondamento sulla critica dei dati concreti, e quindi lo pone nell'impossibilita di comprendere fino in fondo se il sacrificio imposto al suo territorio valga davvero la pena di essere sopportato, e ciò nuovamente in spregio ai diritti garantiti dall'art. 3 Cost .*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato infatti approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati, e della positiva compatibilità ambientale del Ministero dell'Ambiente.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
112	Sig. Merzi	Castelnuovo	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036318	*Io sottoscritto MERZI GINO, [...] visto il progetto, in particolare la tavola 127 che prevede al km 128+748,51 la realizzazione di un cavalcaferrovia sulla S.P. 27 di Mongabia, [...]* *si chiede in via principale:* *1. di rivedere il tracciato*	\	La richiesta non è pertinente nell'ambito della procedura di VIA in quanto l'opera non è oggetto di VIA.	NO
113	Ing. Giovanni Spimpolo	Castelnuovo	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036318	*[...]* *si chiede in via subordinata:* *2. l'installazione di barrìere fono-assorbenti nonché l'inserimento di appositi setti per la dissipazione delle vibrazioni;*	\	Il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) e il loro posizionamento è il risultato dell'applicazione di un modello matematico basato sulle caratteristiche della sorgente e delricettore finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative. Anche per quanto concerne la componente vibrazioni, è stato condotto apposito studio per individuare le aree che necessitano di interventi per ridurre la trasmissione delle vibrazioni	SI
114	Ing. Giovanni Spimpolo	Castelnuovo	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036318	*si chiede in via subordinata:* *[...]* *3. di rivedere il progetto della strada dì accesso, in quanto l'azienda è interessata da traffico pesante (T.I.R da 15 metri) che non riuscirebbe ad accedere visto e considerato che la suddetta ditta lavora per primarie ditte italiane e straniere. Si invita pertanto la commissione 'VIA Nazionale" ad esprimere parere negativo al progetto di cui all'opera e ad accogliere le osservazioni qui proposte.*	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA. Saranno tuttavia garantiti gli accessi ai mezzi pesanti secondo la normativa stradale	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
160	Sigg. Francesco Salvalai, Gianpiero Longhi e Angiolino Salvalai	Flero	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036321	*Osservazioni dei residenti del civico 16 di Giorgio La Pira.* *in merito alla comunicazione in oggetto, tramite la quale siamo stati informati dell'esproprio N.Piano 54 della proprietà del Sig. Salvalai Francesco (riferimento catastale Foglio 11 Mappale 29, corrispondente a una porzione della Via Giorgio La Pira situata nel comune di Fiero), al fine di consentire la cantierizzazione della TAV tratta Rovato/Montichiari, chiediamo che l'esproprio sia stracciato dall'intervento in quanto l'area non è funzionale in alcun modo alla cantierizzazione e/o alla futura tratta ferroviaria.* *Analizzando infatti i documenti progettuali si evince che via Giorgio La Pira non è fra quelle indicate nel progetto di cantierizzazione pubblicato sul sito del Comune di Fiero (Tavola Aree e viabilità di cantiere 3) e indicata come "Area da occuparsi in via provvisoria ai sensi dell'art. 49 del D.P.R. 8 Giugno 2001 n.327" (Tavola 03 Piano particelle di esproprio per c.d.s.- Tav 3 di 3). Di tale occupazione infine si richiede motivazione, in quanto la quota parte di Via Giorgio la Pira di proprietà del sig. Salvalai Francesco e posizionata a circa metà della via e ne occupa una corsia, quindi non può essere utilizzata in alcun modo per i fini dell'opera TAV.*	\	La richiesta potrà essere valutata nell'ambito dello sviluppo del progetto esecutivo' ove verrà definita la cantieristica di dettaglio. Eventuali danni materiali e immateriali saranno valutati e compensati nel corso dei lavori.	SI
158	Sig. Salvalai Francesco e Angiolino e Longhi Gianpiero	Flero	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036328	Salvalai Francesco e Angiolino e Longhi Gianpiero esproprio N.Piano 54 della proprietà con riferimento catastale Folio 11 mappale 29, corrispondente a una porzione di Via Giorgio La Pira. Al fine di consentire la cantierizzazione del tratto Rovato/Montichiari, si osserva in merito all'utilizzo di via Giorgio La Pira: - Non è fra quelle indicate nel progetto di cantierizzazione pubblicato sul sito del Comune di Flero (Tavola Aree e viabilità di cantiere 3); - E' indicato come "Area da occuparsi in via provvisoria ai sensi dell'art.49 del D.P.R 8/6/2001 n.327" (Tavola 03 Piano particelle di esproprio per cds - Tav.3/3): - E' inadeguata al transito continuo dei mezzi di cantiere in virtù delle abitazioni a ridosso della carreggiata (problemi di rumore e vibrazione); - E' inadeguata al transito continuo di mezzi di cantiere in virtù del difficile accesso con doppia curva da Via Don Maestrini (di fatto un senso unico alternato); - E' inadeguato al transito continuo dei mezzi di cantiere in quanto presenta un manto stradale sconnesso già considerevolmente compromesso nella sua integrità dal passaggio dei soli mezzi delle aziende presenti; - Al momento è una strada chiusa, senza sbocco verso il cantiere. Per quanto sopra chiediamo quindi che la cantierizzazione sia eseguita utilizzando Via Ghandi e non Via Giorgio La Pira, conformemente al progetto depositato.	\	La richiesta potrà essere valutata nell'ambito dello sviluppo del progetto esecutivo' ove verrà definita la cantieristica di dettaglio. Eventuali danni materiali e immateriali saranno valutati e compensati nel corso dei lavori.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
355	Avv. Matteo Mazzi	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036329	L'avvocato Mazzi Matteo è contrario alla realizzazione della TAV:[…] *Tale opera non ha avuto, fin dall'inizio, alcuna motivazione di pubblico interesse.[…]* *In realtà la struttura della TAV nel nostro territorio non permette affatto il raggiungimento da parte dei treni delle velocità auspicate, tali da far accorciare in maniera apprezzabile i tempi di percorrenza[...]* *costi dei biglietti che verranno certamente applicati ai nuovi treni super veloci (che saranno certamente ben più cari dei già carissimi Eurostar e Frecce varie che ad oggi viaggiano sulla linea normale[...]* *I cantieri di costruzione disturberanno il nostro territorio per almeno un decennio, con inquinamento da polveri, transito di mezzi pesanti, stoccaggio di materiali inquinanti, cave d'uso con devastazione delle campagne attigue ed espropri, con gravi ricadute sulla vita di relazione e sulla produttività degli agricoltori, nonché sul sistema produttivo e turistico della zona.*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. L'analisi costi/benefici e l'analisi di sostenibilità dell'opera sono già state condotte ed hanno costituito oggetto dell'approvazione del CIPE nel 2003.	NO
356	Avv. Matteo Mazzi	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036329	*Innanzitutto si evidenzia che l'atto di Assenso, sottoscritto dal Comune di Sommacampagna il 19 Dicembre 2002, non ha alcun rilievo attuale: pertanto l'attuale Amministrazione potrebbe benissimo discostarsene senza alcuna conseguenza. Il progetto che viene oggi sottoposto per la firma è infatti ben diverso da quello del 2002 e in ogni caso, come detto pocanzi, il parere dell'ente locale è meramente consultivo e non vincolante per la realizzazione dell'opera. Nulla osta quindi a che oggi il Comune di Sommacampagna si dichiari contrario alla realizzazione della TAV e possa comunque svolgere le osservazioni tecniche al progetto presentato, nel caso l'opera venga realizzata comunque.*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. L'analisi costi/benefici e l'analisi di sostenibilità dell'opera sono già state condotte ed hanno costituito oggetto dell'approvazione del CIPE nel 2003.	NO
357	Avv. Matteo Mazzi	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036329	*1) Certificazione antimafia* *Appare essenziale che, fin dalla fase di progetto, venga dimostrato attraverso gli opportuni documenti che tutte le società facenti parte del gruppo di progettazione (Cepav 2) e di realizzazione dell'opera (Italfer) siano in regola con la certificazione antimafia, o meno.*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che il Consorzio Cepav due ed RFI (nonché Italferr) hanno per la Treviglio_BS e analogamente provvederanno per la BS- VR , puntualmente rispettato la normativa anti-mafia, con richiesta alle Prefetture competenti delle verifiche anti-mafia per tutte le imprese affidatarie, appaltatrici/subappaltatrici di lavori prima della stipula dei relativi contratti/ordini in ottemperanza alle prescrizioni legislative vigenti ed agli stipulandi Protocolli di Legalità. Inoltre nei singoli contratti/ordini vengono inserite apposite clausole risolutive/sospensive antimafia.	SI Già previ sto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
358	Avv. Matteo Mazzi	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036329	*2) Opere di compensazione - È necessario chiederle* *La realizzazione della TAV comporterà un danno, economicamente rilevante, per tutta la comunità. Questo non solo per gli anni di durata dei cantieri, ma certamente anche dopo l'entrata in funzione dell'opera. Disagi causati da aumento di traffico, rumore, polvere, sottrazione di zone verdi e successivo disturbo creato dal treno in funzione.[...]* *L'opera non recherà alcun vantaggio per Sommacampagna: il treno veloce infatti non fermerà certo a Sommacampagna e andrà a beneficio solo della collettività sovraordinata (lo Stato), oltre che dei privati che la realizzano, e ciò a tutto discapito dei cittadini del nostro Comune. Ciò non è in alcun modo accettabile, soprattutto senza una giusta ed adeguata contropartita.* *Le opere di compensazione (da non confondersi con le opere di mitigazione, anch'esse dovute, ma a diverso titolo) sono quindi dovute da Cepav 2 e/o da Italfer. Ma per essere dovute devono prima di tutto essere richieste.* *L'eventuale rilascio in capo al Comune della strada di cantiere che andrà a correre lungo tutta la ferrovia (lato sud), partendo dal cavalcaferrovia di via De Amicis (Lugagnano) sino ad intersecare la SP 26 (a Sommacampagna, all'incrocio con l'attuale via Val di Sona) NON può certo rappresentare un'opera di compensazione*	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA. In ogni caso diverse opere di compensazione sono state richieste dal comune di Sommacampagna e analizzate dal Proponente in merito alla loro fattibilità. Si rimanda per questo alle richieste del Comune. Con riferimento alla possibilità di garantire la viabilità a sud della ferrovia dal Cavalcavia di Via De Amicis fino alla SP26, rilasciando in capo al Comune la prevista pista di cantiere, non si concorda sul fatto che non debba essere considerata un'opera compensativa per i seguenti motivi: - la qualifica di "opera compensativa" è indipendente dalla convenienza che può trarne il Proponente rispetto a quanto previsto attualmente da Progetto (ovvero durante i lavori realizzazione della pista di cantiere con espropri temporaneo e, al termine dei lavori, rimessa in pristino dello stato attuale) come invece ritenuto dall'osservante; -in ogni caso la realizzazione della viabilità comporta una serie di opere aggiuntive (si rimanda all'analisi di fattibilità della soluzione riportata nella richiesta del comune di Sommacampagna SO15) con costi aggiuntivi per il Proponente.	SI parziale
359	Avv. Matteo Mazzi	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036329	*2) Opere di compensazi one - È necessario chiederle* *[...]* *un versamento diretto da parte di Cepav 2 e/o Italfer, di una somma di denaro nelle casse del Comune pari al 10% del costo dell'intera opera sul nostro territorio, che non vada ad interferire con il patto di stabilità, da quantificare in base al numero di km di TAV installati sul nostro territorio;*	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA. Analoga osservazione è stata presentata dal Comune di Sommacampagna (SO66) a cui si rimanda.	NO
360	Avv. Matteo Mazzi	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036329	*2) Opere di compensazi one - È necessario chiederle* *[...]* *e/o la realizzazione, a spese di Cepav 2 e/o Italfer, del completamento della pista ciclabile dalla rotonda alla fine di via Ceolara sino a Sommacampagana e di lì sino a Custoza (sino al confine con il Comune di Valeggio), seguendo il canale Conagro come da progetto relativo già in essere, con realizzazione della messa in sicurezza dello stesso e realizzazione degli eventuali sottopassi o sovrappassi (o perlomeno semafori a chiamata) in corrispondenza degli attraversamenti delle vie ad alto scorrimento (es. circonvallazione Europa e via Caselle), acquisendo tutte le autorizzazioni necessarie dai vari enti interessati (es. Conagro – Provincia ecc. ecc.);*	\	La richiesta non è pertinente nell'ambito della procedura di VIA in quanto l'opera non è oggetto di VIA. Si rimanda l'esame della richiesta all'osservazione del Comune di Sommacampagna (SO58).	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
361	Avv. Matteo Mazzi	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036329	*2) Opere di compensazi one - È necessario chiederle* *[...]* *la realizzazione, a spese di Cepav 2 e/o Italfer, della rotonda su via Belvedere a Caselle, e prolungamento della pista ciclabile, sia lungo la stessa via Belvedere sino al confine con il Comune di Verona (ovvero sino all'intersezione con la prevista rotonda ai piedi del cavalcaferrovia di via De Amicis lato sud - realizzando in maniera sicura il relativo attraversamento per le bici), sia lungo via Rampa in direzione di Lugagnano, facendola continuare sino al sottopasso ferroviario (da realizzare nuovo, al posto di quello oggi esistente);*	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA.	NO
362	Avv. Matteo Mazzi	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036329	*2) Opere di compensazi one - È necessario chiederle* *[...]* *la realizzazione, a spese di Cepav 2 e/o Italfer, di almeno 2 o 3 aree boscate (e non soltanto i meri filari di mitigazione) di 5000 mq l'una lungo la tratta ferroviaria e lungo le strade a più intenso scorrimento (anche quelle da realizzarsi) e possibilmente più vicino alle zone abitate o comunque alle strade comunali già esistenti (es. lungo via Ceolara, a sud del canale conagro a ovest di via Canova a Caselle), in modo da fungere da "polmone verde";*	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA.	NO
363	Avv. Matteo Mazzi	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036329	*2) Opere di compensazi one - È necessario chiederle* *[...]* *versamento al Comune, da parte di Cepav 2 e/o Italfer, di una somma di denaro di sufficiente per il restauro e la messa in sicurezza di un bene monumentale, come può essere la chiesa di Madonna di Monte previo assenso scritto dei proprietari per la sua continuativa apertura al pubblico, o in alternativa la Pieve di S. Andrea o l'Ossario di Custoza o le barchesse di Villa Venier. Da appurare se il restauro del santuario di Madonna di Monte non sia comunque già DOVUTO da Cepav due e/o Italfer, in quanto la struttura non venga ad essere più decisamente compromessa a causa dei lavori di costruzione della TAV; in questo caso non si potrebbe assolutamente parlare di opera di compensazione;*	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA.	NO
364	Avv. Matteo Mazzi	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036329	*2) Opere di compensazi one - È necessario chiederle* *[...]* *la realizzazione, a spese di Cepav 2 e/o Italfer, di barriere antirumore su circonvallazione Europa, dopo la rotonda su via Caselle, in direzione Villafranca all'altezza delle abitazioni su via Saragat, e In direzione autostrada all'altezza di via Cabianca, con tipologia da concordare con il Comune;*	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA. In ogni caso la richiesta non si ritiene accoglibile in quanto non pertinente al progetto. Si rimanda all'osservazione presentata dal Comune di Sommmacampagna. (SO65).	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
365	Avv. Matteo Mazzi	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036329	*2) Opere di compensazi one - È necessario chiederle* *[...]* *versamento al Comune, da parte di Cepav 2 e/o Italfer, di una somma di denaro sufficiente per il restauro e la messa in sicurezza delle scuole ed edifici pubblici sul territorio da individuare a cura dell'ufficio tecnico del Comune;*	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA.	NO
366	Avv. Matteo Mazzi	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036329	*2) Opere di compensazi one - È necessario chiederle* *[...]* *ripristino, a cura e spese di Cepav 2 e/o di Italfer, sulla linea ferroviaria normale ad oggi esistente delle due fermate di Sommacapagna/Sona (alla relativa stazione) e Caselle/Rampa (al relativo casello, oggi dismesso), in modo da poter utilizzare la ferrovia quale metropolitana leggera e offrire maggiori possibilità dal nostro Comune di raggiungere la città e il lago, anche con bici sul treno. A questo proposito, far realizzare, sempre a spese di Cepav 2 e/o di Italfer una pista ciclabile lungo via Bussolengo (la SP 26) dalla stazione FS Sommacampagna/Sona a Sommacampagna centro, e un deposito/noleggio bici alla citata stazione FS, per favorire il cicloturismo.*	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA. Con riferimento alla realizzazione della pista ciclabile lungo la SP26 si rimanda all'osservazione del Comune di Sommacampagna (SO17).	SI parziale
367	Avv. Matteo Mazzi	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036329	*2) Opere di compensazi one - È necessario chiederle* *[...]* *Realizzazione, In entrambe le fermate del treno, di un parcheggio per auto.*	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA.	NO
368	Avv. Matteo Mazzi	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036329	*3) Valutazione di Impatto Ambientale scaduta* *La VIA attuale appare riferita alle sole varianti, per cui non riguarda l'intero progetto, che è variato rispetto a quello originario. Essa pertanto non è in grado di valutare l'impatto ambientale dell'intera opera, bensì solo delle sue varianti, ma ciò non è il compito che la legge assegna a tale istituto.* *Essa quindi deve ritenersi invalida, inficiando l'intero procedimento autorizzativo dell'opera. A tal proposito il Movimento 5 stelle sta presentando una specifica interrogazione parlamentare.*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé, nè la necessità di risottoporre a procedura di VIA l'intera opera. Il progetto preliminare è già stato infatti approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati, e della positiva compatibilità ambientale del Ministero dell'Ambiente.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
369	Avv. Matteo Mazzi	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036329	*4) Via Canova e cavalcaferrovia di via De Amicis* *Si concorda con l'allargamento di via Canova - che dovrà avvenire a spese di Cepav 2 e/o Italfer per far transitare da essa il traffico in alternativa all'attraversamento del centro di Caselle. La via dovrà essere bordata per tutta la sua lunghezza da ampia e larga fascia boscata larga almeno 20-30m, a protezione del centro abitato. Si reputa inutile la realizzazione di una pista ciclabile lungo via Canova, ritenendo migliore il prolungamento di quella su via Belvedere, come sopra indicato. La rotonda su via Verona dovrà essere effettuata nel rispetto delle abitazioni esistenti, con eventuale modifica dell'ingresso alla tangenziale sud, sempre a* *spese di Cepav 2 e/o Italfer.*	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA. In ogni caso si rimanda l'esame della richiesta all'osservazione del Comune di Sommacampagna (SO25 e SO26).	SI parziale
370	Avv. Matteo Mazzi	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036329	*5) Cavalcaferrovia di via Rampa - NO* *Ci si oppone alla realizzazione del cavalcaferrovia, infrastruttura inutile e devastante per il territorio. Si chiede che venga mantenuto il sottopasso come oggi esistente, adattandolo alle dimensioni della nuova opera, dotandolo di corsia riservata e protetta per bici e pedoni, sempre a spese di Cepav 2 e/o Italfer.*	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA. In ogni caso si rimanda l'esame della richiesta all'osservazione del Comune di Sommacampagna SO22.	NO
371	Avv. Matteo Mazzi	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036329	*6) Nuova rotonda su via Ceolara - NO* *Ci si oppone alla sua realizzazione, anche solo per il tempo del cantiere. I camion, durante i lavori, dovranno servirsi prevalentemente delle nuove strade di cantiere, interessando il meno possibile la viabilità esistente: dovranno preferibilmente dirigersi in tangenziale o in autostrada, dalla SP 26, interessando il meno possibile via Ceolara o altre vie di paese.*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che la viabilità di cantiere sposa nei suoi principi generali quando riportato nell'osservazione. In ogni caso la rotonda su via Ceolara sarà eliminata come richiesto. Si rimanda per questa all'osservazione SO04 e SO49.	SI
372	Avv. Matteo Mazzi	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036329	*7) Cantieri operativi - sul fondo cava* *I 2 cantieri operativi previsti dovranno - ove possibile - essere posizionati sul fondo delle cave oggi esistenti e già scavate, come ad esempio Cava Ceolara, per ridurre rumori e polveri. In ogni caso la viabilità per l'accesso e il recesso da essi dovrà essere prevalentemente la strada di cantiere e comunque interessare il meno possibile la viabilità ordinaria.*	\	In territorio di Sommacampagna sono previsti due cantieri: cantiere armamento: per motivi di raccordi altimetrici lo stesso deve essere realizzato a piano campagna cantiere L.7.O1 per opere civili: per motivi vari (profondità, drenaggi, portanza, accessi, ingombri sul territorio ...) non è possibile prendere in considerazione il posizionamento in aree di cava. Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, …	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
373	Avv. Matteo Mazzi	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036329	*8) Mezzi - strade di cantiere - strade* *I mezzi a servizio della costruzione della TAV dovranno circolare con i cassoni coperti per evitare il sollevamento delle polveri e provvedere al costante lavaggio ruote, e le strade di cantiere dovranno essere costantemente bagnate e lavate, oltre che ben asfaltate: Cepav 2 e/o Italfer dovranno accollarsi i costi di riparazione delle strade comunali rovinate dal continuo passaggio dei camion addetti ai lavori della TAV, per tutta la durata degli stessi.*	\	Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, … E' previsto che la viabilità ammalorata venga restituita nelle condizione originarie.	SI Già previsto
374	Avv. Matteo Mazzi	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036329	*9) Cave di prestito* *NESSUNA cava di prestito dovrà essere realizzata sul territorio del Comune di Sommacampagna. Tale Comune infatti ha già ampiamente superato il 3% della quota del proprio terreno deputabile a cava, ed ha già varie cave di ghiaia operative ancora oggi: se quindi Cepav 2 e/o Italfer volessero utilizzare ghiaia estratta nel Comune di Sommacampagna, dovranno servirsi esclusivamente delle cave attualmente qui esistenti e in esercizio, o in alternativa dovranno recarsi altrove per il prelievo del materiale.*	\	Si rimanda all'osservazione CS12 del Comune di Castelnuovo in ambito di CdS	SI condizionato
375	Avv. Matteo Mazzi	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036329	*10) Stazione Elettrica di Madonna Monte* *Ci si oppone alla realizzazione della stessa nella posizione indicata in progetto (all'incrocio tra via Bussolengo e via val di Sona, in Comune di Sommacampagna) in quanto, essendo visibile dalla collina e dalla Chiesa di Madonna di Monte, risulterebbe gravemente antiestetica, pur se schermata e bardata. Si chiede che la stessa venga realizzata a nord dell'attuale linea ferroviaria, ovvero in Comune di Sona, nello spiazzo erboso esistente, attualmente occupato da ulivi, sul lato sinistro subito dopo il ponte della ferrovia, prima delle serre di fiori. Si chiede inoltre che in ogni caso venga monitorata, a spese di Cepav 2 e/o Italfer, l'emissione di onde elettromagnetiche da tale stazione elettrica e indagate le sue conseguenze sulla popolazione.*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che lo spostamento a Nord del tracciato creerebbe un doppio attraversamento della linea primaria oltre anche la line ferroviaria con successivo riattraversamento della stessa per alimentare l'AV; pertanto non è tecnicamente compatibile con il progetto.	NO
376	Avv. Matteo Mazzi	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036329	*11) via Val di Sona - via Libia* *Si chiede che, pur in assenza della stazione elettrica all'incrocio di via Bussolengo - via Val di Sona, venga realizzata, a spese di Cepav 2 e/oItalfer, una alternativa alla viabilità ordinaria ora esistente, che verrà occupata dal tracciato della TAV, realizzando uno svaso sotto il sottopasso della ferrovia che porti verso la stazione ferroviaria Sommacampagna/Sona e di lì far proseguire la strada verso val di Sona, per poi eventualmente farla rientrare in territorio di Sommacampagna più avanti, tramite un sottopasso, da realizzarsi (eventualmente quello in loc. Brognol).*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si rimanda l'esame della richiesta all'osservazione del Comune di Sommacampagna SO15 avanzata in ambito CdS in cui si propone una soluzione diversa da quella qui prospettata ma che comunque consente il mantenimento di un'alternativa alla Via Libia il cui tracciato interferisce con quello della linea di progetto. Si fa inoltre presente che per il sottopasso in loc. Brognol (alla pk 134+400) il Comune ha richiesto la non realizzazione del nuovo sottopasso ma il prolungamento dell'esistente . Si rimanda per quest'ultima proposta alle osservazione del Comune di Sommacampagna SO16.	SI parziale

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
377	Avv. Matteo Mazzi	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036329	*12) Sottopasso ferroviari o Madonna Monte e SP 26* *Allargare e allungare tale sottopasso, con lo svaso per accedere alla stazione ferroviaria Sommacampagna/Sona come illustrato, allargare la SP 26 da lì per tutto il suo tracciato sino al casello autostradale di Sommacampagna e dotarlo di pista ciclabile protetta, come detto dal centro del paese di Sommacampagna, sino alla stazione FS citata, il tutto sempre a spese di Cepav 2 e/o Italfer.*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si rimanda alla controdeduzione relativa all'osservazione del Comune di Sona SO17	SI
378	Avv. Matteo Mazzi	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036329	*13) ANCAP* *Cepav 2 e/oItalfer, nel caso di demolizione di Ancap, dovranno adoperarsi - accordandosi con la proprietà dell'azienda - per ricollocare la stessa sul territorio dei Comuni di Sommacampagna o Sona, sollevando i Comuni stessi da qualsiasi onere economico. Qualora l'azienda dovesse chiudere a seguito della demolizione causata dal passaggio della TAV, i lavoratori licenziati, residenti sul territorio dei due Comuni, si rivolgeranno a tali enti per ottenere sovvenzioni e/o alloggi popolari: in questo caso si chiede che Cepav 2 e/o Italfer versino al Comune di Sommacampagna una somma di denaro di sufficiente per far fronte alle richieste predette dei lavoratori licenziati.*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si rimanda l'esame della richiesta all'osservazione del Comune di Sommacampagna SO14 avanzata in ambito CdS	SI parziale
379	Avv. Matteo Mazzi	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036329	*14) Opere di mitigazione* *Lungo tutto il tracciato ferroviario e verso sud dovranno essere poste barriere di verde costituite sia da siepi che da alberi ad alto fusto, in almeno 6 filari, tenendo conto della possibilità che la strada di cantiere diventi la futura SI.TA.VE, e quindi ponendole più a sud rispetto al tracciato TAV, e più vicino al centro abitato. Dotare il tracciato di barriere antirumore e fonoassorbenti, certamente in prossimità delle abitazioni, e comunque per la maggior estensione tecnicamente possibile.*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che il progetto non prevede la riutilizzazione della pista di cantiere per la futura SI.TA.VE. Si ritiene sufficiente quanto previsto dal progetto come opere a verde anche per non sottrarre ulteriormente suolo agricolo. Il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) e il loro posizionamento è il risultato dell'applicazione di un modello matematico basato sulle caratteristiche della sorgente e del ricettore finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	SI Già previsto
380	Avv. Matteo Mazzi	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036329	*15) Mancanza RENDERING* *La mancanza in questa sede di un rendering dell'opera rende DI FATTO impossibile ai cittadini comuni - che non abbiano la possibilità di avvalersi dell'operato di un tecnico specializzato - dì capire a sufficienza in che modo si presenterà l'opera terminata e quindi in che modo essa impatterà sul loro ambiente e di conseguenza sulla qualità della loro vita, rendendoli di fatto "depotenziati" nella possibilità di presentare osservazioni al progetto, sin dalle fasi iniziali del suo avvio, in ossequio all'art. 3 della Costituzione.*	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
381	Avv. Matteo Mazzi	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036329	*16) Mancanza di DATI di CONFRONTO* *Come già anticipato in premessa, non sono stati resi disponibili da Cepav Due e/o Italfer dei dati di confronto che possano supportare la reale necessarietà dell'opera. Infatti non è stata indicata - nemmeno per approssimazione - la % di incremento dei trasporto merci e viaggiatori che dovrebbe conseguire sulla tratta interessata grazie all'entrata in funzione della TAV, e tanto meno tale percentuale è stata posta in relazione con il reale risparmio di tempo, a fronte del maggiorato costo del biglietto, oltre che a fronte del costo complessivo dell'opera. Tali gravi lacune fanno sì che l'Autorità sovraordinata lo Stato - affermi la necessarietà dell'opera solo in base ad una pura e semplice petizione di principio, non supportata da alcuna prognosi, elaborata sulla base di dati concreti. Anche questo metodo decisionale pone di fatto il cittadino comune nell'impossibilità di presentare osservazioni che abbiano un fondamento sulla critica dei dati concreti, e quindi lo pone nell'impossibilità di comprendere fino in fondo se il sacrificio imposto al suo territorio valga davvero la pena di essere sopportato, e ciò nuovamente in sfregio ai diritti garantiti dall'art. 3 Cost.*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato infatti approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati, e della positiva compatibilità ambientale del Ministero dell'Ambiente.	NO
307	Sig. Giorgio Tomelleri	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036331	*[…] chiedo che vengano fermati i lavori per la TAV per i seguenti 9 motivi:* *1) non è evidenziata l'utilità dell'opera, in quanto porterebbe solamente ad un mero risparmio di tempo.* *2) i terreni attraversati dalla TAV verranno invasi da colate di cemento. Da tenere presente che nei territori del Bresciano sono state trovate nel sottosuolo diverse tonnellate di amianto. Le ruspe hanno sollevato quantità enormi di polveri di Amianto. Tutto questo senza avvisare la popolazione, che, ignara, ha dovuto respirare polveri di amianto.* *3) rumori e via vai di camion carichi di materiali polverosi, giorno e notte* *4) devastazione di territori agricoli* *5) espropri* *6) barriera antirumore alte più di 6 metri* *7) rallentamenti del traffico nelle strade coinvolte nei lavori* *8) forte inquinamento* *9) xome per le grandi opere del Mose, e di Expo, anche quest'opera servirà ad alimentare tangenti mafiose a politici corrotti. Ciò è evidenziato dal fatto che il costo dell'opera in Italia, va dalle cinque alle dieci volte i costi che hanno gli altri paesi europei coinvolti.*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. L'analisi costi/benefici e l'analisi di sostenibilità dell'opera sono già state condotte ed hanno costituito oggetto dell'approvazione del CIPE nel 2003.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
308	Sig. Giorgio Tomelleri	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036331	Il sig. Tomelleri Giorgio evidenzia il suo dissenso al progetto ponendo all'attenzione alcune osservazioni di carattere generale riguardanti l'assenza di una motivazione di pubblico interesse per la linea che apporterebbe pochi benefici rispetto ai costi; *[...] Il sottoscritto Tomelleri Giorgio [...] è contrario alla realizzazione della TAV. Tale opera non ha avuto, fin dall'inizio, alcuna motivazione di pubblico interesse. [...]*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. L'analisi costi/benefici e l'analisi di sostenibilità dell'opera sono già state condotte ed hanno costituito oggetto dell'approvazione del CIPE nel 2003.	NO
309	Sig. Giorgio Tomelleri	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036331	*[...] 1) Certificazione antimafia* *Appare essenziale che, fin dalla fase di progetto, venga dimostrato attraverso gli opportuni documenti che tutte le società facenti parte del gruppo di progettazione (Cepav 2) e di realizzazione dell'opera (Italfer) siano in regola con la certificazione antimafia, o meno. [...] Sarebbe necessario estrarre le visure CCIAA di TUTTE le società facenti parte del predetti due gruppi e delle eventuali società ad essi via via partecipanti, allo scopo di chiedere a tutte di dimostrare il possesso della certificazione antimafia. [...]*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che il Consorzio Cepav due ed RFI (nonché Italferr) hanno per la Treviglio_BS e analogamente provvederanno per la BS- VR , puntualmente rispettato la normativa anti-mafia, con richiesta alle Prefetture competenti delle verifiche anti-mafia per tutte le imprese affidatarie, appaltatrici/subappaltatrici di lavori prima della stipula dei relativi contratti/ordini in ottemperanza alle prescrizioni legislative vigenti ed agli stipulandi Protocolli di Legalità. Inoltre nei singoli contratti/ordini vengono inserite apposite clausole risolutive/sospensive antimafia.	SI Già previsto
310	Sig. Giorgio Tomelleri	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036331	*[...] 2) Opere di compensazione - E' necessario chiederle* *[...] Comune di Sommacampagna abbia il dovere di richiedere tali opere di compensazione. L'eventuale rilascio in capo al Comune della strada di cantiere che andrà a correre lungo tutta la ferrovia (lato sud), partendo dal cavalcaferrovia di via De Amicis (Lugagnana) sino" ad intersecare la SP 26 (a Sommacampagna, all'incrocio con l'attuale via val di Sona) NON può certo rappresentare un'opera di compensazione, e ciò per vari motivi: [...]* Riporta una serie di motivazioni per cui non considera la strada un opera di compensazione *[...] Pertanto, se Cepav Due e/o Italfer vorranno lasciare tale strada in capo al Comune, non farà differenza, ma in ogni caso ciò non potrà in alcun modo essere considerata un'opera di compensazione (ovviamente tanto meno di mitigazione). [...]*	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA. In ogni caso diverse opere di compensazione sono state richieste dal comune di Sommacampagna e analizzate dal Proponente in merito alla loro fattibilità. Si rimanda per questo alle richieste del Comune. Con riferimento alla possibilità di garantire la viabilità a sud della ferrovia dal Cavalcavia di Via De Amicis fino alla SP26, rilasciando in capo al Comune la prevista pista di cantiere, non si concorda sul fatto che non debba essere considerata un'opera compensativa per i seguenti motivi: - la qualifica di "opera compensativa" è indipendente dalla convenienza che può trarne il Proponente rispetto a quanto previsto attualmente da Progetto (ovvero durante i lavori realizzazione della pista di cantiere con espropri temporaneo e, al termine dei lavori, rimessa in pristino dello stato attuale) come invece ritenuto dal Sig, Zenari; -in ogni caso la realizzazione della vibilità comporta una serie di opere aggiuntive (si rimanda all'analisi di fattibilità della soluzione riportata nella richiesta del comune di Sommacampagna SO15) con costi aggiuntivi per il Proponente.	SI parziale

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
311	Sig. Giorgio Tomelleri	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036331	*[...] 2) Opere di compensazione - E' necessario chiederle* *[...] - un versamento diretto da parte di Cepav 2 e/o Italfer, di una somma di denaro nelle casse del Comune pari al 10% del costa dell'intera opera sui nostro territorio, che non vada ad interferire con il patto di stabilità, da quantificare in base al numero di km di TAV installati sui nostro territorio; [...]*	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA. Analoga osservazione è stata presentata dal Comune di Sommacampagna (SO66) a cui si rimanda.	NO
312	Sig. Giorgio Tomelleri	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036331	*[...] 2) Opere di compensazione - E' necessario chiederle* *[...] - e/o la realizzazione, a spese di Cepav 2 e/o Italfer, del completamento della pista ciclabile dalla rotonda alla fine di via Ceolara sino a Sommacampagana e di lì sino a Custoza (sino al confine con il Comune di Valeggio), seguendo il canale Conagro come da progetto relativo già in essere, con realizzazione della messa in sicurezza della stesso e realizzazione degli eventuali sottopassi o sovrappassi (o perlomeno semafori a chiamata) In corrispondenza degli attraversamenti delle vie ad alto scorrimento (es. circonvallazione Europa e via caselle), acquisendo tutte le autorizzazioni necessarie dai vari enti interessati (es. Conagro - Provincia ecc. ecc.); [...]*	\	La richiesta non è pertinente nell'ambito della procedura di VIA in quanto l'opera non è oggetto di VIA. Si rimanda l'esame della richiesta all'osservazione del Comune di Sommacampagna (SO58).	NO
313	Sig. Giorgio Tomelleri	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036331	*[...] 2) Opere di compensazione - E' necessario chiederle* *[...] - la realizzazione, a spese di Cepav 2 e/o Italfer, della rotonda su via Belvedere a Caselle, e prolungamento della pista ciclablle, sia lungo la stessa via Belvedere sino al confine con il Comune di Verona (ovvero sino all'intersezione con la prevista rotonda ai piedi del cavalcaferrovia di via De Amicis lato sud - realizzando in maniera sicura il relativo attraversamento per le bici), sia lungo via Rampa in direzione di Lugagnano, facendola continuare sino al sottopasso ferroviario (da realizzare nuovo, al posto di quello oggi esistente); [...]*	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA.	NO
314	Sig. Giorgio Tomelleri	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036331	*[...] 2) Opere di compensazione - E' necessario chiederle* *[...] - la realizzazione, a spese di Cepav 2 e/o Italfer, di almeno 2 o 3 aree boscate (e non soltanto i meri filari di mitigazione) di 5000 mq l'una lungo la tratta ferroviaria e lungo le strade a più intenso scorrimento (anche quelle da realizzarsi) e possibilmente più vicino alle zone abitate o comunque alle strade comunali già esistenti (es. lungo via Ceolara, a sud del canale conagro - a ovest di via Canova a Caselle), in modo da fungere da "polmone verde"; [...]*	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA. In ogni caso si ritiene sufficiente quanto previsto dal progetto come opere a verde anche per non sottrarre ulteriormente suolo agricolo	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
315	Sig. Giorgio Tomelleri	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036331	*[...] 2) Opere di compensazione - E' necessario chiederle* *[...] - versamento al Comune, da parte di Cepav 2 e/o Italfer; di una somma di denaro di sufficiente per il restauro e la messa in sicurezza di un bene monumentale, come può essere la chiesa di Madonna di Monte previo assenso scritto dei proprietari per la sua continuativa apertura al pubblico, o in alternativa la Pieve di S. Andrea, o l'Ossario di Custoza, o le barchesse di Villa Venier. Da appurare se il restauro del santuario di Madonna di Monte non sia comunque già DOVUTO da Cepav due e/o Italfer, in quanto la struttura non venga ad essere più decisamente compromessa a causa dei lavori di costruzione della TAV; In questa caso non si potrebbe assolutamente parlare di opera di compensazione; [...]*	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA.	NO
316	Sig. Giorgio Tomelleri	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036331	*[...] 2) Opere di compensazione - E' necessario chiederle* *[...] - la realizzazione, a spese dl Cepav 2 e/o Italfer, di barriere antirumore su circonvallazione Europa, dopo la rotonda su via Casette, in direzione Villafranca all'altezza delle abitazioni su via Saragat, e in direzione autostrada all'altezza dl via Cabianca, con tipologia da concordare con il Comune; [...]*	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA. In ogni caso la richiesta non si ritiene accoglibile in quanto non pertinente al progetto. Si rimanda all'osservazione presentata dal Comune di Sommmacampagna. (SO65).	NO
317	Sig. Giorgio Tomelleri	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036331	*[...] 2) Opere di compensazione - E' necessario chiederle* *[...] - versamento al Comune, da parte di Cepav 2 e/o Italfer, di una somma di denaro sufficiente per il restauro e la messa in sicurezza delle scuole ed edifici pubblici sul territorio da individuare a cura dell'ufficio tecnico del Comune; [...]*	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA.	NO
318	Sig. Giorgio Tomelleri	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036331	*[...] 2) Opere di compensazione - E' necessario chiederle* *[...] - ripristino, a cura e spese di Cepav 2 e/o di Italfer, sulla linea ferroviaria normale ad oggi esistente delle due fermate di Sommacpampagna/Sona (alla relativa stazione) e Caselle/Rampa (al relativo casello, oggi dismesso), in modo da poter utilizzare la ferrovia quale metropolitana leggera e offrire maggiori possibilità dal nostro Comune di raggiungere la città e il lago, anche con bici sul treno. A questo proposito, far realizzare, sempre a spese di Cepav 2 e/o Italfer una pista ciclabile lungo via Bussolengo (la SP 26) dalla stazione FS Sommacampagna/Sona a Sommacampagna centro, e un deposito/noleggio bici alla citata stazione FS, per favorire il cicloturismo. [...]*	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA. Con riferimento alla realizzazione della pista ciclabile lungo la SP26 si rimanda all'osservazione del Comune di Sommacampagna (SO17).	SI parziale

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
319	Sig. Giorgio Tomelleri	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036331	*[...] 2) Opere di compensazione - E' necessario chiederle* *[...] - Realizzazione, in entrambe le fermate del treno, di un parcheggio per auto. [...]*	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA.	NO
320	Sig. Giorgio Tomelleri	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036331	*[...] 3) Valutazione di Impatto Ambientale scaduta* *La VIA attuale appare riferita alle sole varianti, per cui non riguarda l'intero progetto, che è variato rispetto a quello originario. Essa pertanto non è in grado di valutare l'impatto ambientale dell'intera opera, bensì solo delle sue varianti, ma ciò non è il compito che la legge assegna a tale istituto. Essa quindi deve ritenersi invalida, inficiando l'intero procedimento autorizzativo dell'opera. A tal proposito il Movimento 5 stelle sta presentando una specifica interrogazione parlamentare. [...]*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé, nè la necessità di risottoprre a procedura di VIA l'intera opera. Il progetto preliminare è già stato infatti approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati, e della positiva compatibilità ambientale del Ministero dell'Ambiente.	NO
321	Sig. Giorgio Tomelleri	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036331	*[...] 4) Via Canova e cavalcaferrovia di via De Amicis* *Si concorda con l'allargamento di via Canova - che dovrà avvenire a spese di Cepav 2 e/o Italfer - per far transitare da essa il traffico in alternativa all'attraversamento del centro di Caselle. La via dovrà essere bordata per tutta la sua lunghezza da ampia e larga fascia boscata larga almeno 20-30m, a protezione del centro abitato. Si reputa inutile la realizzazione di una pista ciclabile lungo via Canova, ritenendo migliore il prolungamento di quella su via Belvedere, come sopra indicato.* *La rotonda su via Verona dovrà essere effettuata nel rispetto delle abitazioni esistenti, con eventuale modifica dell'ingresso alla tangenziale sud, sempre a spese dl Cepav 2 e/o Italfer. [...]*	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA. In ogni caso si rimanda l'esame della richiesta all'osservazione del Comune di Sommacampagna (SO25 e SO26).	SI parziale
322	Sig. Giorgio Tomelleri	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036331	*[...] 5) Cavalcaferrovia di via Rampa - NO* *Ci si oppone alla realizzazione del cavalcaferrovia, infrastruttura inutile e devastante per il territorio. Si chiede che venga mantenuto il sottopasso come oggi esistente, adattandolo alle dimensioni della nuova opera; dotandolo di corsia riservata e protetta per bici e pedoni, sempre a spese dl Cepav 2 e/o Italfer. [...]*	\	La richiesta non è pertinente nell'ambito della procedura di VIA in quanto l'opera non è oggetto di VIA. In ogni caso si rimanda l'esame della richiesta all'osservazione del Comune di Sommacampagna SO22.	NO
323	Sig. Giorgio Tomelleri	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036331	*[...] 6) Nuova rotonda su via Ceolara - NO* *Ci si oppone alla sua realizzazione, anche solo per il tempo del cantiere. I camion, durante i lavori, dovranno servirsi prevalentemente delle nuove strade di cantiere, interessando il meno possibile la viabilità esistente: dovranno preferibilmente dirigersi in tangenziale o in autostrada, dalla SP 26, interessando il meno possibile via Ceolara o altre vie di paese. [...]*	\	La viabilità di cantiere sposa nei suoi principi generali quando riportato nell'osservazione. In ogni caso la rotonda su via Ceolara sarà eliminata come richiesto. Si rimanda per questa all'osservazione SO04 e SO49.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
324	Sig. Giorgio Tomelleri	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036331	*[...] 7) Cantieri operativi - sui fondo cava* *I 2 cantieri operativi previsti dovranno - ove possibile - essere posizionati sul fondo delle cave oggi esistenti e già scavate, come ad esempio Cava Ceolara, per ridurre rumori e polveri. In ogni caso la viabilità per l'accesso e il recesso da essi dovrà essere prevalentemente la strada di cantiere e comunque interessare Il meno possibile la viabilità ordinaria. [...]*	\	In territorio di Sommacampagna sono previsti due cantieri: cantiere armamento: per motivi di raccordi altimetrici lo stesso deve essere realizzato a piano campagna cantiere L.7.O1 per opere civili: per motivi vari (profondità, drenaggi, portanza, accessi, ingombri sul territorio ...) non è possibile prendere in considerazione il posizionamento in aree di cava. Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, …	NO
325	Sig. Giorgio Tomelleri	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036331	*[...] 8) Mezzi - strade di cantiere - strade* *I mezzi a servizio della costruzione della TAV dovranno circolare con i cassoni coperti per evitare il sollevamento delle polveri e provvedere al costante lavaggio ruote, e le strade di cantiere dovranno essere costantemente bagnate e lavate, oltre che ben asfaltate: Cepav 2 e/o Italfer dovranno accollarsi i costi di riparazione delle strade comunali rovinate dal continuo passaggio dei camion addetti ai lavori della TAV, per tutta la durata degli stessi. [...]*	\	Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, … E' previsto che la viabilità ammalorata venga restituita nelle condizione originarie.	SI Già previsto
326	Sig. Giorgio Tomelleri	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036331	*[...] 9) Cave di prestito* *NESSUNA cava di prestito dovrà essere realizzata sul territorio del Comune di Sommacampagna. Tale Comune infatti ha già ampiamente superato il 3% della quota del proprio terreno deputabile a cava, ed ha già varie cave di ghiaia operative ancora oggi: se quindi Cepav 2 e/o Italfer volessero utilizzare ghiaia estratta nel Comune di Sommacampagna, dovranno servirsi esclusivamente delle cave attualmente qui esistenti e in esercizio, o in alternativa dovranno recarsi altrove per il prelievo del materiale. [...]*	\	Si rimanda all'osservazione CS12 del Comune di Castelnuovo in ambito di CdS	SI condizionato
327	Sig. Giorgio Tomelleri	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036331	*[...] 10) Stazione Elettrica di Madonna Monte.* *Ci si oppone alla realizzazione della stessa nella posizione indicata in progetto (all'incrocio tra via Bussolengo e via val di Sona, in Comune di Sommacampagna) in quanto, essendo visibile dalla collina e dalla Chiesa di Madonna di Monte, risulterebbe gravemente antiestetica, pur se schermata e bardata. Si chiede che la stessa venga realizzata a nord dell'attuale linea ferroviaria, ovvero in Comune di Sona, nello spiazzo erboso esistente, attualmente occupato da ulivi, sul lato sinistro subito dopo il ponte della ferrovia, prima delle serre di fiori. Si chiede inoltre che in ogni caso venga monitorata, a spese di Cepav 2 e/o Italfer, l'emissione di onde elettromagnetiche da tale stazione elettrica e indagate le sue conseguenze sulla popolazione. [...]*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che lo spostamento a Nord del tracciato creerebbe un doppio attraversamento della linea primaria oltre anche la line ferroviaria con successivo riattraversamento della stessa per alimentare l'AV; pertanto non è tecnicamente compatibile con il progetto.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
328	Sig. Giorgio Tomelleri	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036331	*[...] 11) via Val di Sona - via Libia* *Si chiede che, pur in assenza della stazione elettrica all'incrocio di via Bussolengo - via Val di Sona, venga realizzata, a spese di Cepav 2 e/o Italferr, una alternativa alla viabilità ordinaria ora esistente, che verrà occupata dal tracciato della TAV, realizzando uno svaso sotto il sottopasso della ferrovia che porti verso la stazione ferroviaria Sommacampagna/Sona e di lì far proseguire la strada verso val di Sona, per poi eventualmente farla rientrare in territorio di Sommmacampagna più avanti, tramite un sottopasso, da realizzarsi (eventualmente quello in loc. Brognol). [...]*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si rimanda l'esame della richiesta all'osservazione del Comune di Sommacampagna SO15 avanzata in ambito CdS in cui si propone una soluzione diversa da quella qui prospettata ma che comunque consente il mantenimento di un'alternativa alla Via Libia il cui tracciato interferisce con quello della linea di progetto. Si fa inoltre presente che per il sottopasso in loc. Brognol (alla pk 134+400) il Comune ha richiesto la non realizzazione del nuovo sottopasso ma il prolungamento dell'esistente . Si rimanda per quest'ultima proposta alle osservazione del Comune di Sommacampagna SO16.	SI parzi ale
329	Sig. Giorgio Tomelleri	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036331	*[...] 12) Sottopasso ferroviario Madonna Monte e SP 26* *Allargare e allungare tale sottopasso, con lo svaso per accedere alla stazione ferriviaria Sommacampagna/Sona come illustrato, allargare la SP 26 da lì per tutto il suo tracciato sino al casello autostradale di Sommacampagna e dotarla di pista ciclabile protetta, come detto dal centro del paese di Sommacampagna, sino alla stazione FS citata, il tutto sempre a spese di Cepav 2 e/o Italfer. [...]*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si rimanda alla controdeduzione relativa all'osservazione del Comune di Sona SO17	SI
330	Sig. Giorgio Tomelleri	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036331	*[...] 13) ANCAP* *Cepav 2 e/o Italfer, nel caso di demolizione di Ancap, dovranno adoperarsi - accordandosi con la proprietà dell'azienda - per ricollocare la stessa sui territorio dei Comuni di Sommacampagna o Sona, sollevando i Comuni stessi da qualsiasi onere economico. Qualora l'azienda dovesse chiudere a seguito della demolizione causata dal passaggio della TAV, i lavoratori licenziati, residenti sui territorio dei due Comuni, si rivolgeranno a tali enti per ottenere sovvenzioni e/o alloggi popolari: in questa caso si chiede che Cepav 2 e/o Italfer versino al Comune di Sommacampagna una somma di denaro di sufficiente per far fronte alle richieste predette dei lavoratori licenziati. [...]*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si rimanda l'esame della richiesta all'osservazione del Comune di Sommacampagna SO14 avanzata in ambito CdS	SI parzi ale
331	Sig. Giorgio Tomelleri	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036331	*[...] 14) Opere di mitigazione* *Lungo tutto il tracciato ferroviario e verso sud dovranno essere poste barriere di verde costituite sia da siepi che da alberi ad alto fusto, in almeno 6 filari, tenendo conto della possibiltà che la strada di cantiere diventi la futura SI.TA.VE, e quindi ponendole più a sud rispetto al tracciato TAV, e più vicino al centro abitato. Dotare il tracciato di barriere antirumore e fonoassorbenti, certamente in prossimità delle abitazioni, e comunque per la maggior estensione tecnicamente possibile. [...]*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che il progetto non prevede la riutilizzazione della pista di cantiere per la futura SI.TA.VE. Si ritiene sufficiente quanto previsto dal progetto come opere a verde anche per non sottrarre ulteriormente suolo agricolo. Il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) e il loro posizionamento è il risultato dell'applicazione di un modello matematico basato sulle caratteristiche della sorgente e del ricettore finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	SI Già previ sto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
332	Sig. Giorgio Tomelleri	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036331	*[...] 15) Mancanza RENDERING* *La mancanza in questa sede di un rendering dell'opera rende DI FATTO impossibile ai cittadini comuni - che non abbiano la possibilità di avvalersi dell'operato di un tecnico specializzato - di capire a sufficienza in che modo si presenterà l'opera terminata e quindi in che modo essa impatterà sul loro ambiente e di conseguenza sulla qualità della lora vita, rendendoli di fatto "depotenziati" nella possibilità di presentare osservazioni al progetto, sin dalle fasi iniziali del suo avvio, in ossequio all'art. 3 della Costituzione* *Fin qui le nostre osservazioni al progetto. [...]*	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA	NO
333	Sig. Giorgio Tomelleri	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036331	*[...] 16) Mancanza di DATI di CONFRONTO* *Come già anticipato in premessa, non sono stati resi disponibili da Cepav Due e/o Italfer dei dati di confronto che possano supportare la reale necessarietà dell'opera. Infatti non è stata indicata - nemmeno per approssimazione - la % di incremento dei trasporto merci e viaggiatori che dovrebbe conseguire sulla tratta interessata grazie all'entrata in funzione della TAV, e tanto meno tale percentuale e stata posta in relazione con il reale risparmio di tempo, a fronte del maggiorato costo del biglietto, oltre che a fronte del costo complessivo dell'opera. [...] Anche questa metodo decisionale pone di fatto il cittadino comune nell'impossibilità di presentare osservazioni che abbiano un fondamento sulla critica dei dati concreti, e quindi lo pone nell'impossibilità di comprendere fino in fondo se il sacrificio imposto al suo territorio valga davvero la pena di essere sopportato, [...]*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato infatti approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati, e della positiva compatibilità ambientale del Ministero dell'Ambiente.	NO
C561	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23584	05.11.2014	DVA-2014-0036335	*1 - Nelle studio di impatto ambientale non risulta presente una analisi costi benefici, si rileva che nel parere del progetto preliminare dell' infrastruttura, di cui all'oggetto, della commissione VIA nazionale, i benefici dell'incremento del traffico merci e passeggeri con la realizzazione erano dell'ordine di soli due punti percentuali. Si evidenzia che nello studio di impatto ambientale non è stata presa in considerazione ed analizzata l'ipotesi di un diverso tracciato, ovvero l'ipotesi zero di non realizzare l'opera.*	\	La presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sui costi ed i benefici dell'opera. Tale aspetto fu trattato nell'ambito del progetto preliminare che risulta approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati.	NO
C562	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23584	05.11.2014	DVA-2014-0036335	*2 - Nel progetto definitivo sono presenti le superfici da espropriare e/o da occupare ma non risultano stimate le indennità di occupazione e/o di espropriazione, che non potranno comunque essere stimate come nella tratta Treviglio-Brescia utilizzando come riferimento il valore agricola medio, in quanto la Corte Costituzionale ha dichiarato Illegittimo l'utilizzo di detta procedura e pertanto gli indennizzi andranno corrisposti in base ai valori di mercato*	\	Per la remunerazione degli espropri (acquisizioni o occupazioni temporanee) che si renderanno necessari per la realizzazione dell'opera si utilizzeranno le procedure basate sull'attuale legislazione in vigore (Testo Unico di cui al DPR n. 327/2001 modificato dal Dlgs n. 302/2002).	Si, secondo norma

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CS63	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23584	05.11.2014	DVA-2014-0036335	*3 - Nel progetto definitivo e nello studio di impatto ambientale non risulta presente uno studio esaustivo per l'indagine delle terre e rocce da scavo, in particolare agli enti nelle zone di passaggio dell'infrastruttura non sono stati prodotti gli studi e le analisi chimiche dei terreni previste dalla vigente legislazione nazionale.*	\	SI procederà secondo quanto previsto dalla legislazione vigente in materia di gestione di terre e rocce da scavo (D.M. 161/2012) Si fa presente che il Piano di Utilizzo non è previsto in questa fase di progettazione sulla base di quanto prescritto dalla normative vigente (art.5 del D.M. 161/2012).	Si, secondo norma
CS64	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23584	05.11.2014	DVA-2014-0036335	*4 - Nel progetto definitivo e nello studio di Impatto ambientale non risulta presente una mappatura e/o una cartografia delle distanze di protezione ambientale inerenti le linee elelettriche ed ai campi elettromagnetici che andranno a crearsi a seguito della realizzazione della nuova linea ferroviaria e delle linee elettriche e dei manufatti di trasformazione (cabine elettriche) di pertinenza della nuova infrastruttura.*	\	Le questioni dei campi elettromagnetici sono affrontate solamente nell'ambito del sia sugli elettrodotti che sono l'unica parte modificata che produce interferenze elettromagnetiche e che non interessa il territorio del comune di Castelnuovo. L'impatto dovuto ai campi elettromagnetici è stato oggetto del SIA associato al progetto preliminare che risulta approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle del positivo parere del MATTM.	NO
CS65	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23584	05.11.2014	DVA-2014-0036335	*5 - Nel progetto definitivo non sono presenti le proposte di accordo con gli enti locali proprietari dei sedimi indisponibili oggetto di pseudo procedura di espropriazione; si evidenzia che i sedimi stradali indisponibili (sedimi stradali nei quali passerà l'alta velocità/alta capacità) non possono essere espropriati agli enti locali e pertanto non potranno essere possibili nemmeno le occupazioni di detti sedimi*	\	Per le acquisizioni o le occupazioni temporanee di aree che si renderanno necessari per la realizzazione dell'opera si utilizzeranno le procedure basate sull'attuale legislazione in vigore (Testo Unico di cui al DPR n. 327/2001 modificato dal Dlgs n. 302/2002).	NO
CS66	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23584	05.11.2014	DVA-2014-0036335	*6 - La procedura che prevede il general contrator è stata dichiarata illegittima dall' Unione Europea in quanto non rispetta i dettami e le direttive comunitarie in materia di trasparenza, proporzionalità, non discriminazione; pertanto l'opera andrà appaltata secondo quanto previsto dalle direttive comunitarie.*	\	L'osservazione non corrisponde al vero. La Procedura d'Infrazione 2001/2084 avente a oggetto l'asserita violazione, da parte dell'Italia, degli obblighi su di essa incombenti ai sensi degli articoli 43 e 49 del Trattato CE, a seguito della presentazione da parte del Governo Italiano di una proposta di soluzione che prevedeva l'introduzione di un obbligo contrattuale di affidamento a terzi, mediante procedure UE di gara, della quota del 60% delle opere civili e di armamento, è stata abbandonata da parte della Commissione"	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CS67	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23584	05.11.2014	DVA-2014-0036335	*7 - Lo studio di impatto ambientale risulta di scarsa definizione nella parte in cui vengono analizzati gli impatti derivanti da rumori, vibrazioni, campi elettromagnetici, possibili effetti derivanti da inquinamento sulla matrice terrene ed acqua durante la fase di cantierizzazione e demanda Il tutto alla fase di analisi durante la cantierizzazione e il post operam violando le stesse normative nazionali che prevedono che sia condotta una dettagliata analisi prima della realizzazione dell'opera*	\	La trattazione degli impatti del rumore, delle vibrazioni, degli inquinamenti sul suolo e sulle acque si ritiene adeguata al livello di definizione progettuale. Solo quando saranno maggiormente definite le aree e le attività di costruzione sarà possibile dimensionare tutte le opportune misure di mitigazione già identificate. Si rammenta che ad integrazione sarà predisposto il monitoraggio ambientale di tutte le matrici per le fasi ante operam, corso d'opera e post operam, al fine di porre in evidenza eentuali situazioni di criticità. Per quanto riguarda i campi elettromagnetici questi non sono stati approfonditi in quanto non sono attese interferenze in fase realizzativa.	NO
CS68	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23584	05.11.2014	DVA-2014-0036335	*8 - Lo studio di impatto ambientale non prende minimante in considerazione gli effetti cumulativi dell'opera, ne analizza la presenza lungo il tracciato di industrie a rischio di incidente rilevante; in particolare non vengono previste procedure per la durata dei cantieri in caso di attivazione di piani di emergenza esterna in prossimità di detti impianti/siti.*	\	Il controllo della qualità ambientale (comprensiva degli effetti cumulativi) sarà garantito dal monitoraggio ambientale che misurerà lo stato dell'ambiente nelle fasi ante operam, corso d'opera e post operam, e che consentirà di identificare le eventuali misure di salvaguardia. Per le industrie a Rischio di Incidente Rilevante è prevista la redazione di specifiche misure di emergenza.	SI Già Previsto
CS69	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23584	05.11.2014	DVA-2014-0036335	*9 - Il parere rilasciato dalla commissione VIA della Regione Veneto redatto sul progetto preliminare evidenzia che i maggiori impatti si verificheranno nei comuni della Regione del Veneto anche se il tracciato interessa detta regione solo per 36 km su 72 km, si evidenzia quindi che anche le misure compensative e di mitigazione andranno ridistribuite in misura maggiore nelle zone in cui gli impatti saranno maggiori rispetto alle zone in cui l'infrastruttura creerà minori impatti.*	\	Premesso che i km interessati dalla linea AV nella regione Veneto sono 20, si conferma che l'individuazione delle misure di mitigazione degli impatti ambientali sono state commisurate alla criticità e sensibilità dei punti e delle aree specifiche. Più in generale l'accoglimento delle richieste di opere complementari e compensative è strettamente correlato alla verifica di fattibilità tecnica d economica di ciascuna richiesta.	SI Già Previsto
CS70	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23584	05.11.2014	DVA-2014-0036335	*10 - Si evidenzia che da testimonianze raccolte localmente in prossimità della cava di prestito prevista nel Comune di Calstelnuovo del Garda era presente una discarica di rifiuti solidi urbani, pertanto prima della valutazione di impatto ambientale andrà condotta una caratterizzazione del sito onde evitare durante l'esecuzione dei lavori l'apertura di una procedura di bonifica.*	\	L'osservazione è superata a seguito di quanto controdedotto al punto CS12. In ogni caso si precisa che è prevista la caratterizzazione dei suoli prima delle attività di scavo.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CS71	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23584	05.11.2014	DVA-2014-0036335	*Richiesta di misure di mitigazione / compensazione* *1 - A seguito della realizzazione della nuova infrastruttura i comuni dovranno variare gli strumenti di pianificazione urbanistica, i piani di zonizzazione acustica, i piani di risanamento acustico, i piani di protezione civile, i piani di emergenza esterna e tutta la pianificazione locale: si ritiene quindi necessario che Cepav Due, R.F.I. e Italferr si assumano l'onere finanziario per l'aggiornamento di tutta la pianificazione conseguente alla realizzazione dell'infrastruttura.*	\	L'aggiornamento della pianificazione è funzione e compito specifico dell'ente che governa il territorio; in nessun modo un soggetto terzo può prendersi in carico di finanziare le risorse di un ente pubblico per le sue normali attività amministrative (operazione peraltro difficilmente identificabile sotto il profilo della valorizzazione economica e sotto il profilo normativo); ne risulta che in nessuna altra realizzazione di opera ferroviaria si sia mai verifcata un tale fattispecie .	NO
CS72	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23584	05.11.2014	DVA-2014-0036335	*Richiesta di misure di mitigazione / compensazione* *2 - Nelle zone in cui la TAV/TAC passerà in rilevato risultano scarsi gli interventi di mitigazione visiva dell'infrastruttura, si richiede pertanto che siano realizzate quinte arboree ad alto fusto per mitigare gli impatti visivi dei rilevati ferroviari non presenti sul progetto definitivo e nello studio di impatto ambientale.*	\	La richiesta è generica e non consente di esprimere un adeguato giudizio di merito. In generale si segnala che le mitigazioni a verde sono previste in corrispondenza di punti critici o presso reliquati cercando di minimizzare la sottrazione di suolo alle attività agricole.	SI Già Previsto
CS73	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23584	05.11.2014	DVA-2014-0036335	*Richiesta di misure di mitigazione / compensazione* *3 - Si evidenzia che gli insediamenti produttivi e/o con finalità ricettive che saranno interessati dal passaggio dell'infrastruttura che saranno costretti a spostarsi per il forte impatto che il sedime avrà sui siti andranno adeguatamente compensati per i danni derivanti alla chiusura dell'attività ovvero al loro spostamento.*	\	Per la remunerazione degli espropri (acquisizioni o occupazioni temporanee) che si renderanno necessari per la realizzazione dell'opera si utilizzeranno le procedure basate sull'attuale legislazione in vigore (Testo Unico di cui al DPR n. 327/2001 modificato dal Dlgs n. 302/2002). Si conferma inoltre che tutti i danni che verranno accertati in fase di costruzione saranno oggetto di adeguato indennizzo.	SI Già Previsto
CS74	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23584	05.11.2014	DVA-2014-0036335	*Richiesta di misure di mitigazione / compensazione* *4 - Le zone in cui saranno realizzati i cantieri di deposito di materiale andranno opportunamente mitigati mediante la realizzazione di quinte arboree ad alto fusto per mitigare l'impatto visivo, le polveri ed i rumori.*	\	Non si ritiene opportuna la piantumazione di quinte arboree presso aree che vengono acquisite temporaneamente e che saranno restituite alla proprietà per l'uso agricolo. Peraltro l'effetto ottenuto delle quinte arboree si ha dopo 5-7 anni dalla piantumazione e quindi l'intervento non risulterebbe in ogni caso fattibile. Sono invece previsti interventi di mitigazione del rumore e dalle polveri in corrispondenza delle situazioni critiche.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CS75	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23584	05.11.2014	DVA-2014-0036335	*Richiesta di misure di mitigazione / compensazione* *5 - Gli indennizzi per le demolizioni degli edifici interferenti con la nuova infrastruttura dovranno essere effettuati in base al valore di mercato.*	\	Per la remunerazione degli espropri (acquisizioni o occupazioni temporanee) e delle demolizioni che si renderanno necessari per la realizzazione dell'opera si utilizzeranno le procedure basate sull'attuale legislazione in vigore (Testo Unico di cui al DPR n. 327/2001 modificato dal Dlgs n. 302/2002). Si conferma inoltre che tutti i danni che verranno accertati in fase di costruzione saranno oggetto di adeguato indennizzo.	Si, secondo norma
CS76	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	23584	05.11.2014	DVA-2014-0036335	*Richiesta di misure di mitigazione / compensazione* *6 - Cepav Due, R.F.I e Italferr dovranno assumere l'onere finanziario di acquisire i relitti di proprietà che risulteranno inutilizzabili ed interclusi fra la nuova infrastruttura ed il tracciato autostradale*	\	Quanto richiesto è già previsto dal progetto.	SI Già Previsto
75	Sig. Paola Cortiana	Castelnuovo	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036343	*Osservazioni riguardanti il contesto immobiliare identificabile al foglio 35, mappali 127, 39* *Danni da rumore, danni da vibrazioni, danni da polvere di cantierizzazione, danni da viabilità di cantiere polvere, rumore e modifica peggiorativa viabilità esistente, danni da eccessiva luminosità notturna non analizzata negli elaborati di progetto, danni da elettromagnetismo*	\	Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, … Per quanto riguarda le vibrazioni in corso d'opera, dagli studi effettuati, non sono state evidenziate situazioni di criticità. Eventuali danni saranno valutati e compensati.	SI Già previsto
76	Sig. Paola Cortiana	Castelnuovo	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036343	*Pertanto sono richieste:* *Modifiche progettuali ..... Utilizzo rete ferroviaria esistente o creazione linea TAV al di la delle colline moreniche con tragitto Mantova -Rovigo,*	\	Premesso che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé, si evidenzia che il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati, incluso il parere favorevole del Ministero dell'Ambiente sulla VIA, al cui procedura riguardante l'intera opera risulta dunque già espletata.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
77	Sig. Paola Cortiana	Castelnuovo	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036343	*utilizzo cave già esistenti e non creazione di nuova cava in frazione Mischi di Castelnuovo del Garda o in subordine prevedere occupazioni asse principale" su altri terreni non di mia proprietà o con impatti meno invasivi su mia proprietà*	\	Si rimanda all'osservazione CS12 del Comune di Castelnuovo in ambito di CdS	SI condizionato
78	Sig. Paola Cortiana	Castelnuovo	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036343	*Richiesta mitigazioni ambientali.....creazione viabilità di accesso al terreno,*	\	Il progetto definitivo tiene conto di mitigazioni ambientali lungo linea ai lati del tracciato. In fase realizzativa e in fase definitiva sarà sempre garantito l'accesso ai fondi.	SI Già previsto
79	Sig. Paola Cortiana	Castelnuovo	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036343	*minimizzare l'impatto ambientale del territorio nella fase post opera (ossia al termine della fase estrattiva) evitando di scavare l'area a "gruviera" estendendo l'area estrattiva e diminuendo la profondila media dello scavo con miglior risultato a fine lavori soprattutto di impatto visive.*	\	Si rimanda all'osservazione CS12 del Comune di Castelnuovo in ambito di CdS	SI condizionato
80	Sig. Paola Cortiana	Castelnuovo	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036343	*Altro: indennità adeguata per "occupazione asse principale", previsione adeguata indennità per terreni confinanti con cava, massima attenzione alla bonifica dei terreni in cui verrà realizzata la Tav in località Mischi, massima attenzione a realizzare scavi in cui la falda acquifera e a pochi metri dalla superficie*	\	Le indennità per espropriazione saranno effettuate sulla base della normativa prevista dal DPR 327/2001 e successive modifiche. Per quanto riguarda la discarica Mischi, la costruzione della linea ferroviaria non interferisce con il corpo rifiuti, pertanto non risulta alcuna interferenza tra la linea AV e la discarica.	SI Già previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
81	Sig. Annalisa Cortiana	Castelnuovo	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036343	*Osservazioni riguardanti il contesto immobiliare in località Mischi* *Danni da rumore, danni da vibrazioni, danni da polvere di cantierizzazione, danni da viabilità di cantiere polvere, rumore e modifica peggiorativa viabilità esistente, danni da eccessiva luminosità notturna non analizzata negli elaborati di progetto, danni da elettromagnetismo.*	\	Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, … Per quanto riguarda le vibrazioni in corso d'opera, dagli studi effettuati, non sono state evidenziate situazioni di criticità. Eventuali danni materiali saranno valutati e compensati nel corso dei lavori.	SI Già previsto
82	Sig. Annalisa Cortiana	Castelnuovo	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036343	*Modifiche progettuali ..... Utilizzo rete ferroviaria esistente o creazione linea TAV al di la delle colline moreniche con tragitto Mantova - Rovigo,*	\	Premesso che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé, si evidenzia che il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati, incluso il parere favorevole del Ministero dell'Ambiente sulla VIA, al cui procedura riguardante l'intera opera risulta dunque già espletata.	NO
83	Sig. Annalisa Cortiana	Castelnuovo	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036343	*utilizzo cave già esistenti e non creazione di nuova cava in frazione Mischi di Castelnuovo del Garda o in subordine prevedere" occupazioni asse principale" su altri terreni non di mia proprietà o con impatti meno invasivi su mia proprietà*	\	Si rimanda all'osservazione CS12 del Comune di Castelnuovo in ambito di CdS	SI condizionato
84	Sig. Annalisa Cortiana	Castelnuovo	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036343	*Richiesta mitigazioni ambientali…..creazione viabilità alternativa per località Mischi,*	\	Il progetto definitivo tiene conto di mitigazioni ambientali lungo linea ai lati del tracciato. In fase realizzativa e in fase definitiva sarà sempre garantito l'accesso ai fondi.	SI Già previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
85	Sig. Annalisa Cortiana	Castelnuovo	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036343	*sistemazione via Mischi e via Campagna Rossa, creare una doppia barriera di piante al fine di evitare la dispersione delle polveri, bagnamento del materiale al fine di evitare creazione di polvere,*	\	Il progetto definitivo tiene conto di mitigazioni ambientali lungo linea ai lati del tracciato. La cantieristica sarà definita nell'ambito dello sviluppo del progetto esecutivo. Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, …	SI Già previsto
86	Sig. Annalisa Cortiana	Castelnuovo	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036343	*telonatura del camion, evitare qualsiasi chiusura dell'unica strada di accesso alle abitazioni,*	\	Saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, … In fase realizzativa e in fase definitiva sarà sempre garantito l'accesso ai fondi.	SI Già previsto
87	Sig. Annalisa Cortiana	Castelnuovo	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036343	*in caso di utilizzo di Via Mischi per viabilità cantiere se ne chiede la messa a norma con l'ampliamento, pulizia costante di Via Mischi, in caso di eccessivo rumore dovuto alla cava si chiede la sostituzione degli infissi, al termine dei lavori nella cava ricostituzione del terreno fertile/agricolo*	\	Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorose.	SI Già previsto
88	Sig. Annalisa Cortiana	Castelnuovo	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036343	*Altro: massima attenzione alla bonifica dei terreni in cui verrà realizzata la Tav in località Mischi, attenzione a realizzare scavi in cui la falda acquifera ea pochi metri dalla superficie*	\	Il progetto definitivo tiene conto di bonifiche ambientali sul territorio attraversato. La costruzione della linea ferroviaria non interferisce con il corpo rifiuti, pertanto non risulta alcuna interferenza tra la linea AV e la discarica.	SI Già previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
89	Sig. Ines Cortiana	Castelnuovo	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036343	*Osservazioni riguardanti il contesto immobiliare identificabile al foglio 35, mappali 127, 39* *Danni da rumore, danni da vibrazioni, danni da polvere di cantierizzazione, danni da viabilità di cantiere polvere, rumore e modifica peggiorativa viabilità esistente, danni da eccessiva luminosità notturna non analizzata negli elaborati di progetto, danni da elettromagnetismo*	\	Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, … Per quanto riguarda le vibrazioni in corso d'opera, dagli studi effettuati, non sono state evidenziate situazioni di criticità. Eventuali danni materiali saranno valutati e compensati nel corso dei lavori.	SI Già previsto
90	Sig. Ines Cortiana	Castelnuovo	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036343	*Pertanto sono richieste:* *Modifiche progettuali ..... Utilizzo rete ferroviaria esistente o creazione linea TAV al di la delle colline moreniche con tragitto Mantova -Rovigo,*	\	Premesso che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé, si evidenzia che il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati, incluso il parere favorevole del Ministero dell'Ambiente sulla VIA, al cui procedura riguardante l'intera opera risulta dunque già espletata.	NO
91	Sig. Ines Cortiana	Castelnuovo	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036343	*utilizzo cave già esistenti e non creazione di nuova cava in frazione Mischi di Castelnuovo del Garda o in subordine prevedere" occupazioni asse principale" su altri terreni non di mia proprietà o con impatti meno invasivi su mia proprietà*	\	Si rimanda all'osservazione CS12 del Comune di Castelnuovo in ambito di CdS	SI condizionato
92	Sig. Ines Cortiana	Castelnuovo	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036343	*Richiesta mitigazioni ambientali……creazione viabilità di accesso al terreno,*	\	La cantieristica sarà definita nell'ambito dello sviluppo del progetto esecutivo. In fase realizzativa e in fase definitiva sarà sempre garantito l'accesso ai fondi.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
93	Sig. Ines Cortiana	Castelnuovo	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036343	*minimizzare l'impatto ambientale del territorio nella fase post opera (ossia al termine della fase estrattiva) evitando di scavare l'area a "gruviera" estendendo l'area estrattiva e diminuendo la profondità media dello scavo con miglior risultato a fine lavori soprattutto di impatto visive.*	\	Si rimanda all'osservazione CS12 del Comune di Castelnuovo in ambito di CdS	SI condizionato
94	Sig. Ines Cortiana	Castelnuovo	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036343	*Altro: indennità adeguata per "occupazione asse principale", previsione adeguata indennità per terreni confinanti con cava, massima attenzione alla bonifica dei terreni in cui verrà realizzata la Tav in località Mischi, massima attenzione a realizzare scavi in cui la falda acquifera e a pochi metri dalla superficie*	\	Le indennità per espropriazione saranno effettuate sulla base della normativa prevista dal DPR 327/2001 e successive modifiche. Per quanto riguarda la discarica Mischi, la costruzione della linea ferroviaria non interferisce con il corpo rifiuti, pertanto non risulta alcuna interferenza tra la linea AV e la discarica.	SI
MN01	Provincia di Mantova		GE 2014/0050149 - senza protocollo a MIT	05/11/2014 - 04/11/2014 (a MIT)	DVA-2014-0036345	*[…] esprime parere FAVOREVOLE sul progetto definitivo sopra citato, con le seguenti osservazioni e prescrizioni* *[…] 2.1 Compatibilità con il sistema paesaggistico* *Il Comune di Ponti sul Mincio è particolarmente rilevante dal punto di vista paesaggistico, per i vincoli presenti sul territorio e per le previsioni dei piani territoriali a valenza paesistica. Il territorio di Ponti sul Mincio è interessato dai seguenti vincoli di legge:* *- Art. 136, comma 1 del D.Lgs. n. 42/2004 e simili ('bellezze d'insieme') su tutto il territorio;* *- D.M. 24/08/1966 – Si riporta motivazione del vincolo:* *«riconosciuto che la zona predetta ha notevole interesse pubblico perché facente parte del comprensorio così detto dei colli storici, oltre a rappresentare un importante documento in quanto legato al corso della storia medioevale e contemporanea ed in particolare a quella risorgimentale italiana, offre eccezionali valori panoramici e paesistici per la presenza di castelli medioevali, attorno ai quali si sviluppano borghi antichi e moderni in mezzo ad una verzura particolarmente intensa, con pievi, monumenti importantissimi, sponde fluviali non ancora manomesse da arginature, componenti un paesaggio ed una atmosfera veramente suggestivi, concorrendo il tutto a formare un complesso di cose immobili aventi valore estetico e tradizionale, ricco inoltre di punti di vista e belvedere accessibili al pubblico, dai quali si gode lo spettacolo di quelle bellezze».* *- Art. 142, comma 1, lettere c) (150 m dal Fiume Mincio) ed f) (Parco regionale del Mincio) parte del territorio comunale.* *L'area di stoccaggio L.5.ST.19 è interessata da vincolo di tutela, derivante dall'ex Legge 1497/39, apposto con D.M. 24/08/1966. Dall'esame dello strumento urbanistico comunale (PGT vigente, approvato con dcc n° 13 del 28/06/2013), che per il principio di sussidiarietà è strumento paesistico di maggior dettaglio e definizione del Piano Paesaggistico del PTR e del PTCP, emergono alcune informazioni circa le previsioni paesistiche sovraordinate.* *Dall'esame della "Carta condivisa del Paesaggio" si rileva che il territorio del Comune di Ponti sul Mincio, e quindi l'area destinata allo stoccaggio L.5.ST.19, ricade interamente in un corridoio di secondo livello della RER: "Settore 173" – Colline moreniche gardesane (pp. 377 – 379). La Rete Ecologica Regionale è infrastruttura prioritaria per la Lombardia e viene inquadrata insieme alle Rete Verde Regionale (PTR – Piano Paesaggistico, norme art. 24) negli Ambiti D dei "Sistemi a rete". La RER si attua a livello locale attraverso i progetti di Rete Verde Provinciale e Reti locali.* *«La gran parte del territorio è caratterizzata dalla presenza del nucleo di territorio più esteso ricadente nell'Area prioritaria 19 Colline Gardesane, una fascia collinare con mosaici colturali diversificati compenetrati con aree boscate, zone umide, praterie aride. (…) Vi è compreso l'importante sistema di zone umide del Complesso Morenico di Castellaro Lagusello, designata quale SIC e come Riserva Naturale, che comprende piccole depressioni occupate da paludi e torbiere ed un lago e che ospita specie di pregio quali Rana di Lataste».Il sito destinato ad accogliere l'area di stoccaggio L.5.ST.19, che presenta una conformazione a conca tipico dell'anfiteatro morenico gardesano, conserva una modesta area umida nella parte più fonda del sito.* *Tutto il territorio del Comune di Ponti sul Mincio ricade in un corridoio di primo livello della Rete Verde Provinciale, normato dall'art. 34.1 degli IN del PTCP.* *Dall'esame del «Documento di Piano – Carta della Sensibilità Paesaggistica» del PGT vigente di Ponti sul Mincio si nota come il sito destinato ac*	\	Premesso che nel territorio della provincia di Mantova le attività di costruzione saranno minime e non costituiranno interferenza significativa sul paesaggio, nell'ambito della redazione dle PE verranno tenute in considerazione tutte le indicazioni formulate relativamente all'area di stoccaggio L5.ST.19.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
MN02	Provincia di Mantova		GE 2014/0050149 - senza protocollo a MIT	05/11/2014 - 04/11/2014 (a MIT)	DVA-2014-0036345	*2.2 Compatibilità con il sistema insediativo* *Dall'esame del PGT del Comune di Ponti sul Mincio, vigente, emerge che il sito destinato ad accogliere il cantiere L.5.ST.19, ricade in area di "vulnerabilità estremamente elevata degli acquiferi", per cui è stata inserita in classe di fattibilità 3 con consistenti limitazioni.* *Le norme di Piano delle Regole per la componente geologica e sismica vietano la realizzazione di:* *"(…) opere che consentano la dispersione in falda di acque superficiali provenienti da strade, piazze e/o aree pavimentate, ovvero prive di superfici naturalmente o artificialmente drenanti, così come indicate nel R.R. n. 4/2006".*	\	Nell'ambito della redazione del PE verranno tenute in considerazione tutte le indicazioni formulate relativamente all'area di stoccaggio L5.ST.19.	SI
MN03	Provincia di Mantova		GE 2014/0050149 - senza protocollo a MIT	05/11/2014 - 04/11/2014 (a MIT)	DVA-2014-0036345	*2.3 Compatibilità con il sistema della mobilità e dei trasporti* *Non si rilevano interferenze con la rete viabilistica di interesse provinciale e pertanto non si evidenziano effetti negativi indotti dall'opera.* *Il tratto di viabilità, che lambisce l'area di stoccaggio, è classificata SP n.77 di competenza della Provincia di Mantova. Per i mezzi che da Peschiera del Garda raggiungono il cantiere logistico L.5.L.1., ubicato in territorio veneto, è previsto il transito attraverso il centro abitato di Dolci, su percorso tortuoso e stretto, che presenta criticità soprattutto in ordine al passaggio di mezzi pesanti. Gli incrementi di traffico attesi nell'abitato di Dolci potrebbero determinare elevato disturbo ai residenti e rischio per la pubblica incolumità.* *L'intero territorio di Ponti sul Mincio è attraversato da percorsi ciclopedonali in sede promiscua, molti dei quali sono su viabilità esistente a confine con il Comune di Peschiera del Garda (VR). Tali percorsi sono molto frequentati dai ciclo turisti, che* *gravitano sul bacino del Garda.*	\	Nell'ambito della redazione del progetto esecutivo verrà valutata la possibilità tecnica di accogliere la richiesta. Vedasi anche osservazione PM05 del Comune di Ponti sul Mincio.	SI condizionato

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
MN04	Provincia di Mantova		GE 2014/0050149 - senza protocollo a MIT	05/11/2014 - 04/11/2014 (a MIT)	DVA-2014-0036345	*3. 1 Inquadramento dell'opera proposta nel territorio mantovano* *L'opera si sviluppa interamente nelle contigue province di Brescia e Verona ed il territorio mantovano è interessato direttamente solo dalle seguenti opere, previste in Comune di Ponti sul Mincio:* *- un'area tecnica definita di "stoccaggio" (lotto 5 area stoccaggio ST 19) della dimensione di 39.630 mq vicino alla località Broglie, con annessa una pista di cantiere sterrata;* *- la realizzazione di una nuova rotatoria in strada Peschiera per l'accesso ad un cantiere logistico ed a un cantiere di stoccaggio;* *- l'adeguamento di un breve tratto di strada Peschiera lungo m. 212.* *Per quanto riguarda i possibili impatti indiretti dell'opera in progetto sul territorio della provincia di Mantova, dalla disamina della documentazione presentata a corredo del Progetto Definitivo si evidenzia quanto segue.* *In corrispondenza della galleria naturale di Lonato si rileva una criticità legata all'interferenza diretta dell'opera in progetto con le falde acquifere superficiali presenti nei depositi fluvioglaciali e morenici/inframorenici attraversati dall'opera. In sintesi si rileva che questa interferenza può comportare il rilascio di sostanze inquinanti, soprattutto in fase di cantiere, ed il depauperamento quantitativo delle falde idriche interessate. Non si può escludere che tali effetti possano estendersi anche al territorio mantovano direttamente confinante ubicato a valle idrogeologica del tracciato.*	\	Le tematiche identificate sono state affrontate nella relazione del PD studio idrogeologico di Lonato. Per quanto riguarda il rischio di inquinamento della falda sono previste procedure finalizzate alla minimizzazione dei rischi, inoltre sarà realizzato il monitoraggio ambientale delle acque superficiali e sotterranee nella fase ante operam e per tutto il periodo della costruzione.	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
MN05	Provincia di Mantova		GE 2014/0050149 - senza protocollo a MIT	05/11/2014 - 04/11/2014 (a MIT)	DVA-2014-0036345	*3.2 Componente suolo e sottosuolo* *L'area tecnica destinata ad accogliere il cantiere di stoccaggio è azzonata nella carta dei suoli come Unità di paesaggio 22 MR 6.1 MR 5.1 così descritta: "aree caratterizzate da suoli idromorfi a tessitura argillosa o argilloso limosa con morfologia in parte acclive e in parte depressa; capacità d'uso terza classe con forti limitazioni all'attività agricola".* *Per quanto concerne l'approvvigionamento di materiale di cava, si rammenta che, secondo quanto previsto dall'art.38 della L.r.14/98 "le esigenze straordinarie connesse alla realizzazione di grandi opere pubbliche di interesse regionale e statale, possono essere soddisfatte in ambiti estrattivi non previsti dai piani, qualora risulti impossibile o eccessivamente oneroso reperire sul mercato tali quantitativi" La DGR n.6/33965 del 1997 stabilisce i criteri secondo cui l'approvvigionamento di materiale possa risultare particolarmente oneroso e ritiene necessario effettuare di volta in volta le necessarie verifiche relative all'onerosità dei costi tenendo conto delle seguenti variabili: distanza cave - opera pubblica; tipo di strade da percorrere;* *attraversamento di centri urbani; tortuosità del percorso; carico del traffico sulle strade interessate dal trasporto.* *Tali verifiche devono interessare sia gli ambiti esistenti che le cave proposte e devono tener conto del confronto tra le varie risultanze. E' necessario valutare, e questo spetta alle Regioni, le disponibilità di inerti idonei negli ambiti estrattivi presenti nell'intorno dell'opera al fine di evitare un'ulteriore consumo di territorio.*	\	Il proponente ritiene che possano essere recepite le richieste pervenute dal territorio e quindi che possa essere modificato il progetto solo in concomitanza dell'attuazione contemporanea delle seguenti condizioni che costituiscono, di fatto, una ridistribuzione dei punti di estrazione, compatibile con una distribuzione delle cave equilibrata lungo il tracciato ferroviario. Qualora una sola delle seguenti condizioni non fosse ritenuta opportuna il proponente conferma la richiesta delle 7 cave di prestito come ipotizzate in PD e sommariamente riepilogate in precedenza. Di seguito si riporta quindi la soluzione complessiva e trasversale ipotizzata a seguito del confronto con il territorio: • Possibilità di sfruttare la cava posta nell'ATEg18 (Lograto) Si ritiene plausibile attingere dalle riserve di inerti disponibili nell'ambito dell'ATEg18 di Lograto. Gli Enti ed il proprietario della cava sono favorevoli a tale significativo potenziamento, che evita il coinvolgimento di nuove aree. Per gli inerti in esubero verrà messa a disposizione l'area dell'ATEg 14 (Cazzago S. Martino – Travagliato) e la stessa ATEg18 per le quali sono già autorizzati interventi di rimodellamento per il recupero ambientale con l'impiego di terre e rocce da scavo. Tale assetto nel comune di Lograto è stato segnalato nei primi mesi del 2015 dall'Amministrazione Comunale e dal proprietario delle aree interessate. • Possibilità di sfruttare la cava posta nell'ATE n. 26. Considerato che allo stato l'ATE è già stato in parte coltivato, si ritiene plausibile una autorizzazione per una nuova escavazione fino ad una quota di -35 mt, come previsto dalle schede del piano cave dell'ATE 26 ristabilendo il piano agricolo alla nuova quota. Gli Enti ed il proprietario della cava sono favorevoli a tale significativo potenziamento, che evita devastazione di nuove aree. Tale cava era stata segnalata quale cava alternativa dal Comune di Calcinato. • Possibilità di sfruttare la cava posta nell'ATE n. 42. Considerato che allo stato l'ATE è già stato coltivato per una profondità di -7 mt, si ritiene plausibile una autorizzazione allo scavo fino alla quota di -17 mt e ristabilire il piano agricolo alla nuova quota di progetto. Gli Enti ed il proprietario della cava sono favorevoli a tale significativo potenziamento, che evita devastazione di nuove aree. • Sfruttamento dell'area del nuovo centro logistico "comparto sud" in Comune di Castenedolo, in prossimità alla futura stazione ferroviaria A.V. Il piano regolatore vigente già prevede detto insediamento, senza quindi intervenire su nuove aree agricole (recepimento osservazione "Valore Reale SGR" asseverata dal Comune di Castenedolo), tale insediamento prevede uno scavo complessivo di materiale di circa 1.500.000 mc per la realizzazione di un intervento immobiliare. Il materiale proveniente da tale scavo potrebbe essere utilizzato, opportunamente trattato, come inerte per la realizzazione della nuova linea AV/AC. • Scavo in area posta in prossimità all'imbocco Ovest della galleria di Lonato per una superficie di mq. 220.000, area destinata alla futura realizzazione del comparto logistico/industriale, come da osservazione del Comune di Lonato. In ottemperanza ad una precedente convenzione sottoscritta dal Comune di Lonato sull'area in questione è previsto un abbassamento del piano finito di circa 3,5 m dal piano campagna con successivo riporto di materiale per circa 1,00 mt. Per recepire la richiesta economica del Comune stesso, pari ad Euro 3.500.000 circa, e consentire che ciò non determini aggravi di costi al progetto, la domanda potrà essere accettata nei termini che si riportano: - approfondimento fino a -5 mt dall'attuale piano campagna o comunque fino ad una profondità tale da permettere l'escavazione di almeno 1.000.000 mc; - ritombamento fino a -2.50 mt senza corresponsione di oneri; - disponibilità gratuita dell'area ad uso cantiere per un periodo compreso tra il 2015 ed il 2020. • Approvvigionamento mediante lo sfruttamento dei poli estrattivi esistenti sul territorio della provincia di Verona. In luogo della coltivazione di una cava di prestito in Comune di Castelnuovo, registrata la contrarietà del Comune stesso, si provvederà allo scavo dei poli esistenti prossimi all'esaurimento, che dovranno pertanto ottenere gli strumenti necessari ad un ampliamento, quale ad esempio la cava in ghiaia denominata "Corte Betlemme" in Comune di Sommacampagna, autorizzata con DGRV 276 del 15/03/2011, per la quale è in corso un iter istruttorio di ampliamento, oppure le Cave S.E.I. ed Inerti S.Valentino, nel Comune di Bussolengo.	SI Condizionato

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
MN06	Provincia di Mantova		GE 2014/0050149 - senza protocollo a MIT	05/11/2014 - 04/11/2014 (a MIT)	DVA-2014-0036345	*3.3 Componente geomorfologia, ambiente idrico* *[…]* *Alla luce della documentazione ad oggi presentata a corredo del Progetto Definitivo, permangono dunque elementi di incertezza legati all'andamento piezometrico della falda freatica intercettata dall'opera. Si segnala che non è stato possibile consultare l'elaborato "IN0500DE2F5GE00010182 Sezione geologica ed idrogeologica della galleria di Lonato", in quanto non presente nella documentazione disponibile.* *Pertanto, dalla documentazione presentata emerge che la galleria in progetto, vista la sua ubicazione, può svolgere un effetto drenante sulla falda freatica più o meno marcato in relazione all'effettiva quota piezometrica dell'acquifero attraversato, che non trova però negli elaborati una quantificazione chiara. L'effetto drenante eventualmente prodotto dall'opera può generare un depauperamento dell'acquifero stesso, con modificazioni/abbassamenti più o meno significativi della sua piezometria soprattutto a valle idrogeologica dell'area interessata dal tracciato. Queste modificazioni possono di conseguenza investire il territorio mantovano a valle del tracciato ed in particolare il territorio del comune di Castiglione delle Stiviere con possibili conseguenze dirette sulla circolazione idrica del primo sottosuolo (emergenze di risorgive/fontanili, presenza di zone umide, utilizzo di pozzi che emungono direttamente la falda freatica superficiale quali pozzi ad uso irriguo).*	\	Vedi controdeduzione punto MN04.	SI Già Previsto
MN07	Provincia di Mantova		GE 2014/0050149 - senza protocollo a MIT	05/11/2014 - 04/11/2014 (a MIT)	DVA-2014-0036345	*In aggiunta, si deve rilevare che nel Progetto Definitivo non trovano adeguata descrizione né gli interventi volti a evitare/contenere il rilascio di sostanze inquinanti, soprattutto in fase di cantiere, alle acque di falda, né gli interventi di mitigazione che i progettisti intendono mettere in atto sia in fase di cantiere sia, soprattutto, in fase di esercizio, per evitare o ridurre l'eventuale impatto dell'opera in progetto sulla piezometria della falda interessata.* *Per quanto riguarda invece l'impatto dell'opera sulle falde acquifere utilizzate nel mantovano a scopo idropotabile, allo stato attuale delle conoscenze, non sembra possibile ipotizzare un impatto diretto dell'intervento in quanto le stesse si trovano a livelli posti più in profondità. I pozzi utilizzati a scopo idropotabile nell'ambito del territorio comunale di Castiglione delle Stiviere emungono l'acqua a profondità di almeno 150 metri dal piano campagna, quindi a quote più basse di quelle dell'acquifero intercettato dall'opera in progetto. Eventuali fenomeni indiretti di inquinamento e/o depauperamento di tali risorse idriche non sono stati considerati nella documentazione presentata.*	\	Nell'ambito della redazione del PE verranno tenute in considerazione tutte le indicazioni formulate relativamente all'area di stoccaggio L5.ST.19.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
MN08	Provincia di Mantova		GE 2014/0050149 - senza protocollo a MIT	05/11/2014 - 04/11/2014 (a MIT)	DVA-2014-0036345	*3.4 Componente biodiversità, ecosistemi* *Da sopralluogo sul posto si è rilevato che l'area destinata ad accogliere il cantiere di stoccaggio, lotto 5 area stoccaggio ST 19, non è area urbana industriale come invece riporta la tavola All. 6 – USI AGRICOLI E VEGETAZIONE NATURALE TAV. 12/15 (IN0500DE2N4SA000A1671). Tale area è attualmente destinata ad uso agricolo e comprende al suo interno seminativi, vigneti ed una piccola zona umida ubicata al centro della conca inframorenica, come riportato più sopra. Gli usi del suolo reali sono quindi : "Aree agricole – seminativi", "Aree agricole – vigneti", "Vegetazione erbacea igrofila dei laghi e delle aree umide", "Rogge e canali". Anche il SIA riporta, lungo la progressiva da 120 a 123, interferenze delle aree di cantiere con aree agricole a seminativo e vigneto, ma non indica la presenza di unità ambientali umide di pregio, invece presenti, e costituite appunto da una risorgiva che defluisce in un canale di scolo naturale e che alimenta una piccola zona umida posta nella conca, verso cui convergono tutte le acque del piccolo bacino.* *La vegetazione palustre presente nelle conche inframoreniche, sebbene di limitate dimensioni, costituisce situazione di elevato pregio naturalistico e paesaggistico, tutelata dalla normativa vigente e dai piani sovraordinati.* *La fragilità di questi elementi naturali relitti ne sconsiglia utilizzi diversi dalla conservazione e dall'utilizzo agricolo. Una perdita o una riduzione della funzionalità ecologica e del valore naturale di unità ambientali di pregio, in particolare se inserite in rete ecologica, dovrebbe essere oggetto di specifico intervento compensativo.*	\	Nell'ambito della redazione del PE verranno tenute in considerazione tutte le indicazioni formulate relativamente all'area di stoccaggio L5.ST.19.	SI
MN09	Provincia di Mantova		GE 2014/0050149 - senza protocollo a MIT	05/11/2014 - 04/11/2014 (a MIT)	DVA-2014-0036345	*Conclusioni* *Dall'esame della documentazione agli atti e dalle valutazioni dei componenti la Commissione VIA, emergono le seguenti considerazioni:* *1. considerato quanto sopra esposto riguardo alle caratteristiche dell'area di stoccaggio L.5.ST.19, visto che non sono stati rinvenuti elaborati descrittivi di dettaglio, e non vengono fornite informazioni sui materiali che ivi verranno stoccati, sulla morfologia che verrà data all'area per renderla idonea allo stoccaggio, sulle modalità di gestione delle acque di ruscellamento o eventuali acque reflue nel caso vengano stoccati rifiuti, si raccomanda di:* *- ridefinire la superficie dell' area stessa, escludendo dall'area di stoccaggio le porzioni più idromorfe, poste nella conca ed in particolare la zona umida, la risorgiva e le aree a vegetazione igrofila, al fine di evitarne l'alterazione o compromissione derivante dai movimenti terra e dall'accumulo di materiali;* *- per attutire il disturbo e il danneggiamento della zona umida e delle contigue aree idromorfe (prati umidi, risorgive), venga realizzata una fascia boscata con funzioni di filtro, composta da specie a rapido accrescimento, interposta tra il cantiere e la zona umida; tale unità filtro, per essere efficace, dovrà essere realizzata anteriormente all'attuazione del cantiere, ed al termine dei lavori dovrà permanere quale compensazione ecologica;* *- per rendere l'area idonea all'utilizzo come cantiere di stoccaggio, sia effettuata una attenta valutazione della portanza dei suoli e dei cedimenti naturali e, a seguito degli approfondimenti, siano previsti manufatti di raccolta delle acque di scolo, drenaggi e sistemazioni, tali da conferire la necessaria portanza al sottofondo ed evitare la contaminazione delle acque e il possibile ruscellamento, infiltrazione e percolamento dei contaminanti presenti nelle aree di cantiere;* *- al termine dei lavori, il ripristino dovrà prevedere la ricostruzione dell'andamento naturale del terreno e degli agro-ecosistemi e la completa riqualificazione del reticolo idrico minore e delle eventuali unità ambientali trasformate.*	\	Nell'ambito della redazione del PE verranno tenute in considerazione tutte le indicazioni formulate relativamente all'area di stoccaggio L5.ST.19. In merito all'inserimento della fascia boscata questa sarà valutata in fase di progettazione esecutiva.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
MN10	Provincia di Mantova		GE 2014/0050149 - senza protocollo a MIT	05/11/2014 - 04/11/2014 (a MIT)	DVA-2014-0036345	*2. Con riferimento al transito dei mezzi di servizio nell'abitato di Dolci, che potrebbero determinare elevato disturbo ai residenti e rischio per la pubblica incolumità, si ritiene opportuno vengano svolti adeguati approfondimenti e ricercate soluzioni alternative, in accordo con i Comuni interessati.*	\	Nell'ambito della redazione del progetto esecutivo verrà valutata la possibilità tecnica di accogliere la richiesta. Vedasi anche osservazione PM05 del Comune di Ponti sul Mincio. il collegamento diretto tra il cantiere logistico L5.L1 e la località Tresole (Ponti sul Mincio) verrà eliminato e verrà creato un accesso posto sul confine nord di località Dolci.	SI
MN11	Provincia di Mantova		GE 2014/0050149 - senza protocollo a MIT	05/11/2014 - 04/11/2014 (a MIT)	DVA-2014-0036345	*3. In relazione ai possibili effetti sull'andamento e sulla qualità della falda freatica superficiale nel territorio mantovano a valle di Lonato, si ritiene necessario un attento monitoraggio in fase di esercizio, esteso al territorio mantovano a valle del tracciato ed in particolare al territorio del comune di Castiglione delle Stiviere, e la previsione di interventi di mitigazione, per evitare o ridurre l'eventuale impatto dell'opera in progetto sulla piezometria della falda interessata e sulla circolazione idrica del primo sottosuolo. Nell'eventualità si producano effetti irreversibili su sistemi umidi di pregio e su pozzi ad uso irriguo, vengano previsti adeguati interventi compensativi da concordarsi con gli enti locali e con i proprietari delle aree.*	\	Vedi controdeduzione punto MN04.	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
MN12	Provincia di Mantova		GE 2014/0050149 - senza protocollo a MIT	05/11/2014 - 04/11/2014 (a MIT)	DVA-2014-0036345	*4. Per il tratto di viabilità, che lambisce l'area di stoccaggio, classificata SP n.77 di competenza della Provincia di Mantova, si chiede che, al termine dell'uso dell'area di stoccaggio, la funzionalità della strada venga ripristinata mediante il rifacimento delle pavimentazioni.*	\	La situazione verrà ripristinata allo stato pregresso.	SI Già Previsto
151	Sigg. Dolci Angelo e Giuseppe	Desenzano	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036394	*[...] Osserva che, il tracciato di cantiere, che nelle previsioni passa sopra i fabbricati di mia proprietà, venga traslato in altra sede adiacente, al fine di evitare, nelle lavorazioni, il loro coinvolgimento [...] A tal fine fa presente che:* *- Il fabbricato ospita tre famiglie che non hanno altra possibilità di abitare* *- E' stato recentemente interessato da un importante recupero* *- Costituisce indispensabile attrezzatura per la conduzione del fondo* *Pertanto, appurata la necessità di prevedere un tracciato che non debba interessare l'attuale strada comunale, sarà possibile collocarlo nel terrene circostante il fabbricato coinvolto, che è sempre di proprietà mia e di mio fratello. Considerate la convenienza economica delle parti, sono fiducioso nell'accoglimento della presente.*	\	Il tracciato della viabilità segnalata sarà ottimizzato in fase di Progettazione Esecutiva. Eventuali danni saranno valutati e compensati nel corso dei lavori secondo quanto previsto dalla normativa vigente (D.P.R.327 e ss.mm.ii.)	SI
52	Sigg. Ilaria Zanetti e Laura Franchi	Castelnuovo	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036400	*5) Si chiede la valutazione del disagio causato dal rumore, dalle vibrazioni e dall'inquinamento causato dai cantieri aperti per l'esecuzione dell'opera.*	\	Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, … Per quanto riguarda le vibrazioni in corso d'opera, dagli studi effettuati, non sono state evidenziate situazioni di criticità. In ogni caso durante tutta la fase di cantiere è previsto un monitoraggio ambientale per le diverse componenti che consente di individuare eventuali situazioni anomale ed intervenire tempestivamente per la loro risoluzione	SI Già previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
53	Sigg. Ilaria Zanetti e Laura Franchi	Castelnuovo	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036400	*6) Si chiedono chiarimenti quali: che strade alternative possiamo utilizzare per raggiungere il paese e i centri limitrofi se il ponte che collega Via San Lorenzo al paese verrà chiuso?*	\	Come viabilità alternativa al Cavalcavia Via San Lorenzo si potranno utilizzare il nuovo sottopasso di Via Mantovana, realizzato fuori sede in modo da potere ususfruire dell'esistente sottopasso di Via Mantovana , durante l'esecuzione dei lavori, ed il Sottopasso di Via Bologna che scavalcherà la futura GA Paradiso. Si rimanda comunque all'osservazione CS10 del Comune di Castelnuovo in merito alle richieste di modifica relative al progetto del sottopasso di Via Mantovana.	SI
48	Sign Giuseppe Zanetti e Sigg. Ilaria Zanetti e Laura Franchi	Castelnuovo	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036400 DVA-2014-0036368	*Osservazioni inerenti agli immobili al mapp. 264 di via San Lorenzo 39. […]* *Si invita pertanto la commissione VIA nazionale ad esprimere parere negativo al progetto di cui all' opera.* *1) Si fa presente che sul mappale 264 c'è un fabbricato civile non segnato sulle planimetrie, allego foto aeree. Vista che su tale mappale è previsto il passaggio della servitù x pubblici servizi si chiede che vengano rispettate le distanze dal fabbricato stesso.*	\	Il fabbricato segnalato è presente nelle cartografie di PD e per quanto riguarda le distanze di sicurezza verranno rispettate tutte le norma in essere sul tema. Gli altri punti dell'osservazione non sono pertinenti.	SI Già previsto
49	Sign Giuseppe Zanetti e Sigg. Ilaria Zanetti e Laura Franchi	Castelnuovo	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036400 DVA-2014-0036368	*2) Si chiede che il passaggio della servitù per pubblici servizi venga spostato fuori dai mappali 264 e 292.*	\	Per quanto riguarda la posizione dei pubblici servizi, verrà verificata in fase di PE con l'Ente gestore ed le eventuali servitù che si renderanno necessari saranno indennizzate secondo l'attuale legislazione in vigore (D.P.R. n. 327/2001 e ss.mm.ii..)	SI Già previsto
50	Sign Giuseppe Zanetti e Sigg. Ilaria Zanetti e Laura Franchi	Castelnuovo	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036400 DVA-2014-0036368	*3) Vista la realizzazione di un tratto di berlinese, per una lunghezza di circa 72 metri, in prossimità del fabbricato mappale 264 di proprietà si comunica fin d'ora che eventuali danni alla struttura saranno imputati a Vs carico.*	\	Eventuali danni che dovessero essere accertati in fase di costruzione saranno oggetto di adeguato indennizzo	SI Già previsto
51	Sign Giuseppe Zanetti e Sigg. Ilaria Zanetti e Laura Franchi	Castelnuovo	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036400 DVA-2014-0036368	*4) Si chiede che il ponte di collegamento tra via San Lorenzo e il paese di Cavalcaselle, venga ripristinato e quindi mantenuto anche dopo i lavori.*	\	La richiesta non è pertinente in quanto l'osservazione si riferisce a opere non oggetto della procedura di VIA.. Il progetto prevede la demolizione del Ponte San Lorenzo e la riqualificazione della vicina Via Mantovana.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
111	Sigg. Laura Andreis, Amilcare Andreis e Renzo Speri	Castelnuovo	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036403	*Osservazioni inerenti agli immobili di via Mischi n. 15,27,14.* *Disagi viabilità, rumori, polveri e vibrazioni.* *Si invita pertanto la commissione VIA nazionale ad esprimere parere negativo al progetto di cui all'opera.*	\	Si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Visto che le abitazioni in via Mischi 14,15, 27 sono prossime alla cava VR01 si rimanda alla controdeduzione CS12 in merito alle cave. Infine si segnala che in PD per quanto riguarda la fase realizzativa: - in merito ai disagi da rumori, sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato; - per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, …; - infine per quanto riguarda le vibrazioni in corso d'opera, dagli studi effettuati, non sono state evidenziate situazioni di criticità.	SI Già previsto
599	Italia Nostra	Intera tratta	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0036408	*Il progetto AC/AV del 1992 conteneva tre ipotesi finalizzate alla realizzazione della linea Milano- Verona, nel lotto funzionale Brescia-Verona, che interessa il territorio morenico del lago di Garda. Il progetto preliminare del 2003, con lettera CEPAV DUE dell'11-09-2014, individua invece nell'affiancamento all'autostrada A4 il progetto definitivo. Lo Studio di Impatto Ambientale risalente al 2003 non è più stato aggiornato, nonostante le rilevanti trasformazioni che il territorio coinvolto ha subito nel frattempo, sia sotto il profilo urbanistico, sia sotto il profilo ambientale e paesaggistico, sia infine sotto il profilo della vocazione produttiva ed economica . La distanza temporale di ben 11 anni tra la predisposizione dello Studio di Impatto Ambientale e la redazione del progetto definitivo contrasta in modo esplicito con quanto statuisce l'art. 26, co. 6, del d.lgs. 152 del 2006, ai sensi del quale "i progetti sottoposti alla fase di valutazione devono essere realizzati entro cinque anni dalla pubblicazione del provvedimento di valutazione dell'impatto ambientale." Uno studio di impatto ambientale "vecchio" di ben 11 anni non è infatti in grado di dare risposta alle esigenze di corretto inquadramento ambientale di un progetto che la procedura di Via intende tutelare.*	\	Si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati, si osserva che a seguito di tale delibera dalla fine del 2003 la fascia di territorio interessata dalle opere è stata oggetto di vincolo preordinato all'esproprio.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
600	Italia Nostra	Intera tratta	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0036408	*1. La nuova tratta AC/AV se realizzata danneggerebbe irreparabilmente il patrimonio ambientale, unico nel suo genere, che subirebbe profonde ed inerersibili trasformazioni (siti elencati nel Patrimonio mondiale UNESCO, siti di importanza comunitaria (SIC), rete ecologica regionale (RER), cordoni morenici), e compoterebbe la devastazione di fabbricati rurali storici come l'antica cascina Roveglia.* *2.La nuova tratta AC/AV se realizzata danneggerebbe irreparabilmente le attività agronomiche di eccellenza (zona viticola Lugana DOC, zona Grana Padano e viticoltura biologica) che ridurrebbero in modo consistente, per sottrazione di suolo, sia aree di produzione che l'indotto economico. Il 20 - 30 % di territorio coltivato a vigneto (200 ettari) verrebbe sottratto alla produzione.* *3.La nuova tratta AC/AV se realizzata danneggerebbe irreparabilmente la fiorente attività turistica, oggi attestata a 22 milioni di presenze/anno, per le inevitabili conseguenze dei disagi provocati da una prolungata cantierizzazione. Si evidenzia la permanente alterazione del caratteristico paesaggio del basso lago di Garda che una ulteriore infrastruttura come progettata provocherebbe al pregevole tenitorio, un'area ricca ad esempio di ricettività alberghiera e di piste ciclabili molto frequentate* *4.Nessuna indennità riuscirebbe a rifondere un danno permanente simile, con le gravi ripercussioni negative sul territorio. Le mitigazioni e gli indennizzi sono da considerare un palliativo da respingere.*	\	Premesso che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sull'intero tracciato e sull'opera in sé in quanto il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati, si segnala che il progetto ha già previsto idonei interventi di mitigazione ambientale per compatibilizzare l'opera con le zone tutelate. Ciò detto, si conferma che tutti i danni diretti e indiretti che verranno accertati in fase di costruzione saranno oggetto di adeguato indennizzo utilizzando le procedure basate sull'attuale legislazione in vigore (Testo Unico di cui al DPR n. 327/ e ss.mm.ii.).	NO
601	Italia Nostra	Intera tratta	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0036408	*5.La nuova tratta AC/AV se realizzata danneggerebbe irreparabilmente il delicato sistema idrogeologico e la rete idrica minore che caratterizzano il bacino gardesano, e che subirebbero le conseguenze ormai ben note in situazioni analoghe, che non sono state sufficientemente approfondite nella Valutazione Ambientale del 2003.*	\	Si evidenzia che il tracciato è stato già approvato con Delibera CIPE 2003 e contestualmente è stato espresso parere favorevole di compatibilità ambientale sull'intera opera.	NO
602	Italia Nostra	Intera tratta	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0036408	*6.Sul costo dell'opera si è già espressa la Corte dei Conti il 7 Luglio 2011 manifestando parere contrario".... l'opera PREGIUDICA L'EQUITA'INTERGENERAZIONALE, caricando in modo sproporzionato sulle generazioni future (si arriva in alcuni casi al 2060) i vantaggi ipotetici goduti da quelle attuali".*	\	L'analisi costi/benefici e l'analisi di sostenibilità dell'opera sono già state condotte ed hanno costituito oggetto dell'approvazione del CIPE nel 2003.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
603	Italia Nostra	Intera tratta	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0036408	*7. Viene disattesa l'indicazione della Comunità Europea (Gazzetta Ufficiale CEE n. L 228/ 1 del 9.9 .1996) "sollecitare il riassetto delle vie ferroviarie esistenti evitando di creare nuovi corridoi di disturbo in siti intatti".*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati.	NO
604	Italia Nostra	Intera tratta	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0036408	*[...] Il progettato percorso a sud di Brescia renderebbe disagevole l'accesso alla TAV ai 190.000 abitanti della città peggiorando i tempi di spostamento rispetto alla situazione attuale e provocando la realizzazione di ulteriori infrastrutture. L 'attuale linea ferroviaria è poco frequentata durante le ore notturne, per ciò utilizzabile in tale fascia temporale per il trasporto di grandi quantità di merci. [...]*	\	Si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003.	NO
605	Italia Nostra	Intera tratta	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0036408	*[...] Il nuovo progetto TAV prevede la realizzazione di cave di prestito non valutando invece la possibilità di approvvigionamento di materiale per provocare i minori danni possibili all'ambiente. In territorio bresciano le cave sono numerose: quelle in cui è affiorata acqua di falda comportano un facile inquinamento di quest'ultima. Le cave asciutte sono state in molti casi trasformate in discariche di rifiuti, pur con le autorizzazioni del caso, ma provocando un ulteriore degrado del territorio.[...]*	\	Il proponente ritiene che possano essere recepite le richieste pervenute dal territorio e quindi che possa essere modificato il progetto solo in concomitanza dell'attuazione contemporanea delle seguenti condizioni che costituiscono, di fatto, una ridistribuzione dei punti di estrazione, compatibile con una distribuzione delle cave equilibrata lungo il tracciato ferroviario. Qualora una sola delle seguenti condizioni non fosse ritenuta opportuna il proponente conferma la richiesta delle 7 cave di prestito come ipotizzate in PD e sommariamente riepilogate in precedenza. Di seguito si riporta quindi la soluzione complessiva e trasversale ipotizzata a seguito de confronto con il territorio: • Conferma della cava sita nel Comune di Lograto. Tale cava è territorialmente strategica per il reperimento di inerti e quindi irrinunciabile, anche in considerazione alla posizione ed alla vicinanza alle aree di lavoro che minimizzano il percorso dei mezzi e quindi riducono l'impatto complessivo della realizzazione dell'opera. Occorre inoltre sottolineare che per la cava in oggetto è previsto per il totale ritombamento a piano campagna e la restituzione delle aree alla loro funzionalità originaria entro il termine di completamento dei lavori. • Possibilità di sfruttare la cava posta nell'ATE n. 26. Considerato che allo stato l'ATE è già stato in parte coltivato, si ritiene plausibile una autorizzazione per una nuova escavazione fino ad una quota di -35 mt, come previsto dalle schede del piano cave dell'ATE 26 ristabilendo il piano agricolo alla nuova quota. Gli Enti ed il proprietario della cava sono favorevoli a tale significativo potenziamento, che evita devastazione di nuove aree. Tale cava era stata segnalata quale cava	SI condi ziona to

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
606	Italia Nostra	Intera tratta	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0036408	*[...] ITALIA NOSTRA onlus [...] chiede che venga ripresa in considerazione l'ipotesi già valutata da CEPAV DUE che prevede di utilizzare la linea ferroviaria storica esistente, debitamente potenziata e dotata di moderne soluzioni tecnologiche in modo da evitare danni al Patrimonio storico artistico e ambientale e conseguenze negative sull'economia e turismo del territorio interessato.*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati.	NO
607	Italia Nostra	Intera tratta	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0036408	*[...] ITALIA NOSTRA onlus [...] chiede che venga riaperta la Valutazione di Impatto Ambientale del tratto AC/AV Milano Verona, come richiesto dai Sindaci gardesani al Ministro Lupi, le variazioni al territorio, anche causate da nuove infrastrutture, sono numerose e determinanti*	\	Si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati anche a seguito della presentazione della Valutazione di Impatto Ambientale (compatibilità ambientale dell'opera).	NO
280	Sig.ra Zancarli Kheti	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036412	*[…] chiedo che vengano fermati i lavori per la TAV per i seguenti 9 motivi:* *1) non è evidenziata l'utilità dell'opera, in quanto porterebbe solamente ad un mero risparmio di tempo.* *2) i terreni attraversati dalla TAV verranno invasi da colate di cemento. Da tenere presente che nei territori del Bresciano sono state trovate nel sottosuolo diverse tonnellate di amianto. Le ruspe hanno sollevato quantità enormi di polveri di Amianto. Tutto questo senza avvisare la popolazione, che, ignara, ha dovuto respirare polveri di amianto.* *3) rumori e via vai di camion carichi di materiali polverosi, giorno e notte* *4) devastazione di territori agricoli* *5) espropri* *6) barriera antirumore alte più di 6 metri* *7) rallentamenti del traffico nelle strade coinvolte nei lavori* *8) forte inquinamento* *9) come per le grandi opere del Mose, e di Expo, anche quest'opera servirà ad alimentare tangenti mafiose a politici corrotti. Ciò è evidenziato dal fatto che il costo dell'opera in Italia, va dalle cinque alle dieci volte i costi che hanno gli altri paesi europei coinvolti.*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. L'analisi costi/benefici e l'analisi di sostenibilità dell'opera sono già state condotte ed hanno costituito oggetto dell'approvazione del CIPE nel 2003.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
281	Sig.ra Zancarli Kheti	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036412	La sig.ra Zancarli Kheti evidenzia il suo dissenso al progetto ponendo all'attenzione alcune osservazioni di carattere generale riguardanti l'assenza di una motivazione di pubblico interesse per la linea che apporterebbe pochi benefici rispetto ai costi; *[...] Il sottoscritta Kheti Zancarli [...] è contraria alla realizzazione della TAV. Tale opera non ha avuto, fin dall'inizio, alcuna motivazione di pubblico interesse. [...]*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. L'analisi costi/benefici e l'analisi di sostenibilità dell'opera sono già state condotte ed hanno costituito oggetto dell'approvazione del CIPE nel 2003.	NO
282	Sig.ra Zancarli Kheti	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036412	*[...] 1) Certificazione antimafia* *Appare essenziale che, fin dalla fase di progetto, venga dimostrato attraverso gli opportuni documenti che tutte le società facenti parte del gruppo di progettazione (Cepav 2) e di realizzazione dell'opera (Italfer) siano in regola con la certificazione antimafia, o meno. [...] Sarebbe necessario estrarre le visure CCIAA di TUTTE le società facenti parte del predetti due gruppi e delle eventuali società ad essi via via partecipanti, allo scopo di chiedere a tutte di dimostrare il possesso della certificazione antimafia. [...]*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che il Consorzio Cepav due ed RFI (nonché Italferr) hanno per la Treviglio_BS e analogamente provvederanno per la BS- VR , puntualmente rispettato la normativa anti-mafia, con richiesta alle Prefetture competenti delle verifiche anti-mafia per tutte le imprese affidatarie, appaltatrici/subappaltatrici di lavori prima della stipula dei relativi contratti/ordini in ottemperanza alle prescrizioni legislative vigenti ed agli stipulandi Protocolli di Legalità. Inoltre nei singoli contratti/ordini vengono inserite apposite clausole risolutive/sospensive antimafia.	SI Già previsto
283	Sig.ra Zancarli Kheti	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036412	*[...] 2) Opere di compensazione - E' necessario chiederle* *[...] Comune di Sommacampagna abbia il dovere di richiedere tali opere di compensazione. L'eventuale rilascio in capo al Comune della strada di cantiere che andrà a correre lungo tutta la ferrovia (lato sud), partendo dal cavalcaferrovia di via De Amicis (Lugagnana) sino ad intersecare la SP 26 (a Sommacampagna, all'incrocio con l'attuale via val di Sona) NON può certo rappresentare un'opera di compensazione, e ciò per vari motivi: [...]* Riporta una serie di motivazioni per cui non considera la strada un opera di compensazione *[...] Pertanto, se Cepav Due e/o Italfer vorranno lasciare tale strada in capo al Comune, non farà differenza, ma in ogni caso ciò non potrà in alcun modo essere considerata un'opera di compensazione (ovviamente tanto meno di mitigazione). [...]*	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA. In ogni caso diverse opere di compensazione sono state richieste dal comune di Sommacampagna e analizzate dal Proponente in merito alla loro fattibilità. Si rimanda per questo alle richieste del Comune. Con riferimento alla possibilità di garantire la viabilità a sud della ferrovia dal Cavalcavia di Via De Amicis fino alla SP26, rilasciando in capo al Comune la prevista pista di cantiere, non si concorda sul fatto che non debba essere considerata un'opera compensativa per i seguenti motivi: - la qualifica di "opera compensativa" è indipendente dalla convenienza che può trarne il Proponente rispetto a quanto previsto attualmente da Progetto (ovvero durante i lavori realizzazione della pista di cantiere con espropri temporaneo e, al termine dei lavori, rimessa in pristino dello stato attuale) come invece ritenuto dal Sig, Zenari; -in ogni caso la realizzazione della vibilità comporta una serie di opere aggiuntive (si rimanda all'analisi di fattibilità della soluzione riportata nella richiesta del comune di Sommacampagna SO15) con costi aggiuntivi per il Proponente.	SI parziale

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
284	Sig.ra Zancarli Kheti	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036412	*[...] 2) Opere di compensazione - E' necessario chiederle* *[...] - un versamento diretto da parte di Cepav 2 e/o Italfer, di una somma di denaro nelle casse del Comune pari al 10% del costo dell'intera opera sui nostro territorio, che non vada ad interferire con il patto di stabilità, da quantificare in base al numero di km di TAV installati sui nostro territorio; [...]*	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA. Analoga osservazione è stata presentata dal Comune di Sommacampagna (SO66) a cui si rimanda.	NO
285	Sig.ra Zancarli Kheti	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036412	*[...] 2) Opere di compensazione - E' necessario chiederle* *[...] - e/o la realizzazione, a spese di Cepav 2 e/o Italfer, del completamento della pista ciclabile dalla rotonda alla fine di via Ceolara sino a Sommacampagana e di lì sino a Custoza (sino al confine con il Comune di Valeggio), seguendo il canale Conagro come da progetto relativo già in essere, con realizzazione della messa in sicurezza della stesso e realizzazione degli eventuali sottopassi o sovrappassi (o perlomeno semafori a chiamata) In corrispondenza degli attraversamenti delle vie ad alto scorrimento (es. circonvallazione Europa e via caselle), acquisendo tutte le autorizzazioni necessarie dai vari enti interessati (es. Conagro - Provincia ecc. ecc.); [...]*	\	La richiesta non è pertinente nell'ambito della procedura di VIA in quanto l'opera non è oggetto di VIA. Si rimanda l'esame della richiesta all'osservazione del Comune di Sommacampagna (SO58).	NO
286	Sig.ra Zancarli Kheti	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036412	*[...] 2) Opere di compensazione - E' necessario chiederle* *[...] - la realizzazione, a spese di Cepav 2 e/o Italfer, della rotonda su via Belvedere a Caselle, e prolungamento della pista ciclablle, sia lungo la stessa via Belvedere sino al confine con il Comune di Verona (ovvero sino all'intersezione con la prevista rotonda ai piedi del cavalcaferrovia di via De Amicis lato sud - realizzando in maniera sicura il relativo attraversamento per le bici), sia lungo via Rampa in direzione di Lugagnano, facendola continuare sino al sottopasso ferroviario (da realizzare nuovo, al posto di quello oggi esistente); [...]*	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA.	NO
287	Sig.ra Zancarli Kheti	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036412	*[...] 2) Opere di compensazione - E' necessario chiederle* *[...] - la realizzazione, a spese di Cepav 2 e/o Italfer, di almeno 2 o 3 aree boscate (e non soltanto i meri filari di mitigazione) di 5000 mq l'una lungo la tratta ferroviaria e lungo le strade a più intenso scorrimento (anche quelle da realizzarsi) e possibilmente più vicino alle zone abitate o comunque alle strade comunali già esistenti (es. lungo via Ceolara, a sud del canale conagro - a ovest di via Canova a Caselle), in modo da fungere da "polmone verde"; [...]*	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA. In ogni caso si ritiene sufficiente quanto previsto dal progetto come opere a verde anche per non sottrarre ulteriormente suolo agricolo	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
288	Sig.ra Zancarli Kheti	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036412	*[...] 2) Opere di compensazione - E' necessario chiederle* *[...] - versamento al Comune, da parte di Cepav 2 e/o Italfer; di una somma di denaro di sufficiente per il restauro e la messa in sicurezza di un bene monumentale, come può essere la chiesa di Madonna di Monte previo assenso scritto dei proprietari per la sua continuativa apertura al pubblico, o in alternativa la Pieve di S. Andrea, o l'Ossario di Custoza, o le barchesse di Villa Venier. Da appurare se il restauro del santuario di Madonna di Monte non sia comunque già DOVUTO da Cepav due e/o Italfer, in quanto la struttura non venga ad essere più decisamente compromessa a causa dei lavori di costruzione della TAV; in questa caso non si potrebbe assolutamente parlare di opera di compensazione; [...]*	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA.	NO
289	Sig.ra Zancarli Kheti	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036412	*[...] 2) Opere di compensazione - E' necessario chiederle* *[...] - la realizzazione, a spese dl Cepav 2 e/o Italfer, di barriere antirumore su circonvallazione Europa, dopo la rotonda su via Casette, in direzione Villafranca all'altezza delle abitazioni su via Saragat, e in direzione autostrada all'altezza di via Cabianca, con tipologia da concordare con il Comune; [...]*	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA. In ogni caso la richiesta non si ritiene accoglibile in quanto non pertinente al progetto. Si rimanda all'osservazione presentata dal Comune di Sommmacampagna. (SO65).	NO
290	Sig.ra Zancarli Kheti	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036412	*[...] 2) Opere di compensazione - E' necessario chiederle* *[...] - versamento al Comune, da parte di Cepav 2 e/o Italfer, di una somma di denaro sufficiente per il restauro e la messa in sicurezza delle scuole ed edifici pubblici sul territorio da individuare a cura dell'ufficio tecnico del Comune; [...]*	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA.	NO
291	Sig.ra Zancarli Kheti	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036412	*[...] 2) Opere di compensazione - E' necessario chiederle* *[...] - ripristino, a cura e spese di Cepav 2 e/o di Italfer, sulla linea ferroviaria normale ad oggi esistente delle due fermate di Sommacpampagna/Sona (alla relativa stazione) e Caselle/Rampa (al relativo casello, oggi dismesso), in modo da poter utilizzare la ferrovia quale metropolitana leggera e offrire maggiori possibilità dal nostro Comune di raggiungere la città e il lago, anche con bici sul treno. A questo proposito, far realizzare, sempre a spese di Cepav 2 e/o Italfer una pista ciclabile lungo via Bussolengo (la SP 26) dalla stazione FS Sommacampagna/Sona a Sommacampagna centro, e un deposito/noleggio bici alla citata stazione FS, per favorire il cicloturismo. [...]*	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA. Con riferimento alla realizzazione della pista ciclabile lungo la SP26 si rimanda all'osservazione del Comune di Sommacampagna (SO17).	SI parziale

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
292	Sig.ra Zancarli Kheti	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036412	*[...] 2) Opere di compensazione - E' necessario chiederle* *[...] - Realizzazione, in entrambe le fermate del treno, di un parcheggio per auto. [...]*	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA.	NO
293	Sig.ra Zancarli Kheti	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036412	*[...] 3) Valutazione di Impatto Ambientale scaduta* *La VIA attuale appare riferita alle sole varianti, per cui non riguarda l'intero progetto, che è variato rispetto a quello originario. Essa pertanto non è in grado di valutare l'impatto ambientale dell'intera opera, bensì solo delle sue varianti, ma ciò non è il compito che la legge assegna a tale istituto. Essa quindi deve ritenersi invalida, Inficiando l'intero procedimento autorizzativo dell'opera. A tal proposito il Movimento 5 stelle sta presentando una specifica interrogazione parlamentare. [...]*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé, nè la necessità di risottoprre a procedura di VIA l'intera opera. Il progetto preliminare è già stato infatti approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati, e della positiva compatibilità ambientale del Ministero dell'Ambiente.	NO
294	Sig.ra Zancarli Kheti	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036412	*[...] 4) Via Canova e cavalcaferrovia di via De Amicis* *Si concorda con l'allargamento di via Ca'nova - che dovrà avvenire a spese di Cepav 2 e/o Italfer - per far transitare da essa il traffico in alternativa all'attraversamento del centro di Caselle. La via dovrà essere bordata per tutta la sua lunghezza da ampia e larga fascia boscata larga almeno 20-30m, a protezione del centro abitato. Si reputa inutile la realizzazione di una pista ciclabile lungo via Canova, ritenendo migliore il prolungamento di quella su via Belvedere, come sopra indicato.* *La rotonda su via Verona dovrà essere effettuata nel rispetto delle abitazioni esistenti, con eventuale modifica dell'ingresso alla tangenziale sud, sempre a spese di Cepav 2 e/o Italfer. [...]*	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA. In ogni caso si rimanda l'esame della richiesta all'osservazione del Comune di Sommacampagna (SO25 e SO26).	SI parziale
295	Sig.ra Zancarli Kheti	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036412	*[...] 5) Cavalcaferrovia di via Rampa - NO* *Ci si oppone alla realizzazione del cavalcaferrovia, infrastruttura inutile e devastante per il territorio. Si chiede che venga mantenuto il sottopasso come oggi esistente, adattandolo alle dimensioni della nuova opera; dotandolo di corsia riservata e protetta per bici e pedoni, sempre a spese dl Cepav 2 e/o Italfer. [...]*	\	La richiesta non è pertinente nell'ambito della procedura di VIA in quanto l'opera non è oggetto di VIA. In ogni caso si rimanda l'esame della richiesta all'osservazione del Comune di Sommacampagna SO22.	NO
296	Sig.ra Zancarli Kheti	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036412	*[...] 6) Nuova rotonda su via Ceolara - NO* *Ci si oppone alla sua realizzazione, anche solo per il tempo del cantiere. I camion, durante i lavori, dovranno servirsi prevalentemente delle nuove strade di cantiere, interessando il meno possibile la viabilità esistente: dovranno preferibilmente dirigersi in tangenziale o in autostrada, dalla SP 26, interessando il meno possibile via Ceolara o altre vie di paese. [...]*	\	La viabilità di cantiere sposa nei suoi principi generali quando riportato nell'osservazione. In ogni caso la rotonda su via Ceolara sarà eliminata come richiesto. Si rimanda per questa all'osservazione SO04 e SO49.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
297	Sig.ra Zancarli Kheti	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036412	*[...] 7) Cantieri operativi - sui fondo cava* *I 2 cantieri operativi previsti dovranno - ove possibile - essere posizionati sul fondo delle cave oggi esistenti e già scavate, come ad esempio Cava Ceolara, per ridurre rumori e polveri. In ogni caso la viabilità per l'accesso e il recesso da essi dovrà essere prevalentemente la strada di cantiere e comunque interessare il meno possibile la viabilità ordinaria. [...]*	\	In territorio di Sommacampagna sono previsti due cantieri: cantiere armamento: per motivi di raccordi altimetrici lo stesso deve essere realizzato a piano campagna cantiere L.7.O1 per opere civili: per motivi vari (profondità, drenaggi, portanza, accessi, ingombri sul territorio ...) non è possibile prendere in considerazione il posizionamento in aree di cava. Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, …	NO
298	Sig.ra Zancarli Kheti	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036412	*[...] 8) Mezzi - strade di cantiere - strade* *I mezzi a servizio della costruzione della TAV dovranno circolare con i cassoni coperti per evitare il sollevamento delle polveri e provvedere al costante lavaggio ruote, e le strade di cantiere dovranno essere costantemente bagnate e lavate, oltre che ben asfaltate: Cepav 2 e/o Italfer dovranno accollarsi i costi di riparazione delle strade comunali rovinate dal continuo passaggio dei camion addetti ai lavori della TAV, per tutta la durata degli stessi. [...]*	\	Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, … E' previsto che la viabilità ammalorata venga restituita nelle condizione originarie.	SI Già previsto
299	Sig.ra Zancarli Kheti	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036412	*[...] 9) Cave di prestito* *NESSUNA cava di prestito dovrà essere realizzata sul territorio del Comune di Sommacampagna. Tale Comune infatti ha già ampiamente superato il 3% della quota del proprio terreno deputabile a cava, ed ha già varie cave di ghiaia operative ancora oggi: se quindi Cepav 2 e/o Italfer volessero utilizzare ghiaia estratta nel Comune di Sommacampagna, dovranno servirsi esclusivamente delle cave attualmente qui esistenti e in esercizio, o in alternativa dovranno recarsi altrove per il prelievo del materiale. [...]*	\	Si rimanda all'osservazione CS12 del Comune di Castelnuovo in ambito di CdS	SI condizionato
300	Sig.ra Zancarli Kheti	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036412	*[...] 10) Stazione Elettrica di Madonna Monte.* *Ci si oppone alla realizzazione della stessa nella posizione indicata in progetto (all'incrocio tra via Bussolengo e via val di Sona, in Comune di Sommacampagna) in quanto, essendo visibile dalla collina e dalla Chiesa di Madonna di Monte, risulterebbe gravemente antiestetica, pur se schermata e bardata. Si chiede che la stessa venga realizzata a nord dell'attuale linea ferroviaria, ovvero in Comune di Sona, nello spiazzo erboso esistente, attualmente occupato da ulivi, sul lato sinistro subito dopo il ponte della ferrovia, prima delle serre di fiori. Si chiede inoltre che in ogni caso venga monitorata, a spese di Cepav 2 e/o Italfer, l'emissione di onde elettromagnetiche da tale stazione elettrica e indagate le sue conseguenze sulla popolazione. [...]*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che lo spostamento a Nord del tracciato creerebbe un doppio attraversamento della linee primarie oltre anche la line ferroviaria con successivo riattraversamento della stessa per alimentare l'AV; pertanto non è tecnicamente compatibile con il progetto.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
301	Sig.ra Zancarli Kheti	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036412	*[...] 11) via Val di Sona - via Libia* *Si chiede che, pur in assenza della stazione elettrica all'incrocio di via Bussolengo - via Val di Sona, venga realizzata, a spese di Cepav 2 e/o Italferr, una alternativa alla viabilità ordinaria ora esistente, che verrà occupata dal tracciato della TAV, realizzando uno svaso sotto il sottopasso della ferrovia che porti verso la stazione ferroviaria Sommacampagna/Sona e di lì far proseguire la strada verso val di Sona, per poi eventualmente farla rientrare in territorio di Sommmacampagna più avanti, tramite un sottopasso, da realizzarsi (eventualmente quello in loc. Brognol). [...]*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si rimanda l'esame della richiesta all'osservazione del Comune di Sommacampagna SO15 avanzata in ambito CdS in cui si propone una soluzione diversa da quella qui prospettata ma che comunque consente il mantenimento di un'alternativa alla Via Libia il cui tracciato interferisce con quello della linea di progetto. Si fa inoltre presente che per il sottopasso in loc. Brognol (alla pk 134+400) il Comune ha richiesto la non realizzazione del nuovo sottopasso ma il prolungamento dell'esistente . Si rimanda per quest'ultima proposta alle osservazione del Comune di Sommacampagna SO16.	SI parzi ale
302	Sig.ra Zancarli Kheti	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036412	*[...] 12) Sottopasso ferroviario Madonna Monte e SP 26* *Allargare e allungare tale sottopasso, con lo svaso per accedere alla stazione ferroviaria Sommacampagna/Sona come illustrato, allargare la SP 26 da lì per tutto il suo tracciato sino al casello autostradale di Sommacampagna e dotarla di pista ciclabile protetta, come detto dal centro del paese di Sommacampagna, sino alla stazione FS citata, il tutto sempre a spese di Cepav 2 e/o Italfer. [...]*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si rimanda alla controdeduzione relativa all'osservazione del Comune di Sona SO17	SI
303	Sig.ra Zancarli Kheti	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036412	*[...] 13) ANCAP* *Cepav 2 e/o Italfer, nel caso di demolizione di Ancap, dovranno adoperarsi - accordandosi con la proprietà dell'azienda - per ricollocare la stessa sui territorio dei Comuni di Sommacampagna o Sona, sollevando i Comuni stessi da qualsiasi onere economico. Qualora l'azienda dovesse chiudere a seguito della demolizione causata dal passaggio della TAV, i lavoratori licenziati, residenti sui territorio dei due Comuni, si rivolgeranno a tali enti per ottenere sovvenzioni e/o alloggi popolari: in questa caso si chiede che Cepav 2 e/o Italfer versino al Comune di Sommacampagna una somma di denaro di sufficiente per far fronte alle richieste predette dei lavoratori licenziati. [...]*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si rimanda l'esame della richiesta all'osservazione del Comune di Sommacampagna SO14 avanzata in ambito CdS	SI parzi ale
304	Sig.ra Zancarli Kheti	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036412	*[...] 14) Opere di mitigazione* *Lungo tutto il tracciato ferroviario e verso sud dovranno essere poste barriere di verde costituite sia da siepi che da alberi ad alto fusto, in almeno 6 filari, tenendo conto della possibilità che la strada di cantiere diventi la futura SI.TA.VE, e quindi ponendole più a sud rispetto al tracciato TAV, e più vicino al centro abitato. Dotare il tracciato di barriere antirumore e fonoassorbenti, certamente in prossimità delle abitazioni, e comunque per la maggior estensione tecnicamente possibile. [...]*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che il progetto non prevede la riutilizzazione della pista di cantiere per la futura SI.TA.VE. Si ritiene sufficiente quanto previsto dal progetto come opere a verde anche per non sottrarre ulteriormente suolo agricolo. Il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) e il loro posizionamento è il risultato dell'applicazione di un modello matematico basato sulle caratteristiche della sorgente e del ricettore finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	SI Già previ sto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
305	Sig.ra Zancarli Kheti	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036412	*[...] 15) Mancanza RENDERING* *La mancanza in questa sede di un rendering dell'opera rende DI FATTO impossibile ai cittadini comuni - che non abbiano la possibilità di avvalersi dell'operato di un tecnico specializzato - di capire a sufficienza in che modo si presenterà l'opera terminata e quindi in che modo essa impatterà sul loro ambiente e di conseguenza sulla qualità della lora vita, rendendoli di fatto "depotenziati" nella possibilità di presentare osservazioni al progetto, sin dalle fasi iniziali del suo avvio, in ossequio all'art. 3 della Costituzione* *Fin qui le nostre osservazioni al progetto. [...]*	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA	NO
306	Sig.ra Zancarli Kheti	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036412	*[...] 16) Mancanza di DATI di CONFRONTO* *Come già anticipato in premessa, non sono stati resi disponibili da Cepav Due e/o Italfer dei dati di confronto che possano supportare la reale necessarietà dell'opera. Infatti non è stata indicata - nemmeno per approssimazione - la % di incremento dei trasporto merci e viaggiatori che dovrebbe conseguire sulla tratta interessata grazie all'entrata in funzione della TAV, e tanto meno tale percentuale e stata posta in relazione con il reale risparmio di tempo, a fronte del maggiorato costo del biglietto, oltre che a fronte del costo complessivo dell'opera. [...] Anche questa metodo decisionale pone di fatto il cittadino comune nell'impossibilità di presentare osservazioni che abbiano un fondamento sulla critica dei dati concreti, e quindi lo pone nell'impossibilità di conprendere fino in fondo se il sacrificio imposto al suo territorio valga davvero la pena di essere sopportato, [...]*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato infatti approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati, e della positiva compatibilità ambientale del Ministero dell'Ambiente.	NO
616	S.E.I. Soc. Escavazione Inerti SRL, INERTI S.VALENTINO SRL	Sommacampagna	Nessun Protocollo	05/11/2014	DVA-2014-0036415	*• Un contributo per segnalare un problema importante viabilistico di impossibilità fisica di accesso al vostro cantiere denominato L.7.0.1(Comune di Sommacampagna Tav. INOSOODE2PSCAOOOOOSO).[...]* *Il problema consiste che come si vedrà dalle foto e dalle tavole che seguono, vi è una cava in attività che ha già effettuato scavi per oltre 23 mt dal piano campagna e di fatto non consente il transito di accesso e di recesso al vostro cantiere denominato L.7.0.1.* *La proposta della scrivente società è quella di raggiungere il vostro cantiere dalla direzione est come da tavola che si allega*	\	In sede di redazione del PE, la strada di accesso lato ovest verrà riprogettata, in tale sede si effettueranno le opportune valutazioni in merito alla Vostra proposta. Vedi controdeduzione all'osservazione SO04	SI parziale

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
617	S.E.I. Soc. Escavazione Inerti SRL, INERTI S.VALENTINO SRL	Castelnuovo - Sommacampagna	Nessun Protocollo	05/11/2014	DVA-2014-0036415	*• Una serie di opportunità per : il reperimento di materiale inerte grezzo, lavorato, ed anche il trattamento di rifiuti in cantiere autorizzato a ricevere numerosi codici CER.* *[...]* *PROPOSTE* *Reperimento Inerte Grezzo* *Come si è avuto modo di vedere, a fianco del vostro cantiere L.7.0.1 è autorizzata una cava di ghiaia denominata "Corte Betlemme". La cava è stata autorizzata con DGR nr. 276 del 15.03.2011. La cubatura originaria era di circa 3.500.000 mc, ad oggi la cubatura residua è pari ad oltre 2.400.000 mc. La società SEI società escavazione inerti srl, si candida quale fornitrice di materiale in natura in sostituzione della cava di prestito "VROI" individuata nel Comune di Castelnuovo del Garda (Vr).*	\	Il proponente ritiene che possano essere recepite le richieste pervenute dal territorio e quindi che possa essere modificato il progetto solo in concomitanza dell'attuazione contemporanea delle seguenti condizioni che costituiscono, di fatto, una ridistribuzione dei punti di estrazione, compatibile con una distribuzione delle cave equilibrata lungo il tracciato ferroviario. Qualora una sola delle seguenti condizioni non fosse ritenuta opportuna il proponente conferma la richiesta delle 7 cave di prestito come ipotizzate in PD e sommariamente riepilogate in precedenza. Di seguito si riporta quindi la soluzione complessiva e trasversale ipotizzata a seguito del confronto con il territorio: • Conferma della cava sita nel Comune di Lograto. Tale cava è territorialmente strategica per il reperimento di inerti e quindi irrinunciabile, anche in considerazione alla posizione ed alla vicinanza alle aree di lavoro che minimizzano il percorso dei mezzi e quindi riducono l'impatto complessivo della realizzazione dell'opera. Occorre inoltre sottolineare che per la cava in oggetto è previsto per il totale ritombamento a piano campagna e la restituzione delle aree alla loro funzionalità originaria entro il termine di completamento dei lavori. • Possibilità di sfruttare la cava posta nell'ATE n. 26. Considerato che allo stato l'ATE è già stato in parte coltivato, si ritiene plausibile una autorizzazione per una nuova escavazione fino ad una quota di -35 mt, come previsto dalle schede del piano cave dell'ATE 26 ristabilendo il piano agricolo alla nuova quota. Gli Enti ed il proprietario della cava sono favorevoli a tale significativo potenziamento, che evita devastazione di nuove aree. Tale cava era stata segnalata quale cava	SI condiziona to
618	S.E.I. Soc. Escavazione Inerti SRL, INERTI S.VALENTINO SRL	Bussolengo - Pescantina	Nessun Protocollo	05/11/2014	DVA-2014-0036415	*PROPOSTE* *[...]* *Reperimento Inerte lavorato* *La società Inerti San Valentino srl, possiede tre cave autorizzate di ghiaia e sabbia nei comuni limitrofi di Bussolengo e Pescantina (cava Cà Nova Tacconi, cava Vigneghetta, cava Cà Cerè) oltre a 2 impianti di lavorazione del materiale. La nostra capacità di trasformazione del materiale grezzo in materiale finito per la preparazione di conglomerati cementizi o bituminosi, supera i 3.000 mc/die.*	\	Si prende atto della proposta, che sarà valutata in fase esecutiva	SI condiziona to

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
619	S.E.I. Soc. Escavazione Inerti SRL, INERTI S.VALENTINO SRL	Pescantina	Nessun Protocollo	05/11/2014	DVA-2014-0036415	*PROPOSTE* *[...]* *Smaltimento Rifiuti* *La società Inerti San Valentino srl, nella propria cava di Pescantina denominata Cà Cerè è autorizzata come da determina della Provincia di Verona nr. 2216/13 a ricevere i seguenti codici CER: 17.05.08 - Ol.Ol.02-01.03.08-01.04.08-01.04.09-01.04. 10-01.04.13-10.13 .11-17.01.01-17.05.04-17.09-04. La potenzialità annua autorizzata è pari a 156.000 mc. E' in fase di ultimazione un progetto per il ricondizionamento del pietrisco tolto d'opera {ballast) codice cer 17.0S.08 per eventuali riusi come materiale secondario per la massicciata ferroviaria.* *E' in corso di approvazione un nuovo progetto con ulteriori codici e una capacità ricettiva di oltre il triplo di quanto già autorizzato. Le nostre cave inoltre sono autorizzate al conferimento di materiale inerte seguendo la procedura delle terre e rocce di scavo.*	\	Si prende atto della proposta, che sarà valutata in fase esecutiva	SI condi ziona to
BO01	Comune di Borgosatollo	Borgosatollo	9215	05/11/2014	DVA-2014-0036420	*[…] Osservazione N. 1 (di carattere generale)* *Il territorio comunale di Borgosatollo e interessato essenzialmente dalla viabilità di cantiere o legata alla realizzazione del cantiere stesso e da alcune aree tecniche. Ciò detto, non si può non osservare come lo scenario insediativo territoriale, sociale e trasportistico assunto a riferimento undici anni fa (se non addirittura 23 anni fa, in occasione dello studio di fattibilità e della sua valutazione) sia certamente obsoleto. Per questo motivo non pare logico affrontare un investimento di tale portata tenendo buone Ie risultanze della VIA del 2003. In undici anni anche il panorama nazionale ed internazionale, oltre che coscienza della popolazione rispetto alle esigenze di uno sviluppo rispettoso dell'ambiente, sono molto mutate. [...]*	\	Si nota che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati, si osserva che a seguito di tale delibera dalla fine del 2003 la fascia di territorio interessata dalle opere è stata oggetto di vincolo preordinato all'esproprio.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
BO02	Comune di Borgosatollo	Borgosatollo	9215	05/11/2014	DVA-2014-0036420	*[...] Osservazione N. 2* *Si legge nella Delibera 5 Dicembre 2003, n. 120 (Gazzetta Ufficiale N. 132 dell'8 giugno 2004) "Primo programma delle opere strategiche (legge 443/2001) linea AV/AC Milano-Verona" del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE): [...] Come si evince dalle Figure 1 e 2, la viabilità di cantiere su strade esistenti prevista da CEPAV DUE interessa fra le altre Via Santissima e Via Di Vittorio, baricentriche all'abitato di Borgosatollo. Tali strade, fra le principali del Comune, risultano interessate anche dalla presenza di traffico locale, caratterizzato pure da una notevole componente di mobilità dolce (ciclopedonale). Come riportato in Figura 4, inoltre, Via Santissima e classificata dal PGT (Piano di Governo del Territorio "ex-L.R.12/2005") come percorrenza storica, in quanto attraversa il nucleo più antico del Comune caratterizzato anche dalla presenza di beni culturali "ex-D.Lgs.42/2004". Poiché tali viabilità risultano assolutamente inadatte al transito di mezzi pesanti di cantiere, pena non solo l'abbassamento del livello di servizio, ma anche insostenibili impatti sulla qualità dell'aria, sul clima acustico e sulla sicurezza della mobilità, si ribadisce l'assoluta imprescindibilità di realizzazione della bretella di collegamento prevista nel territorio comunale di Borgosatollo da parte di CEPAV DUE prima della cantierizzazione e dell'inizio dei lavori di costruzione della linea A.V./A.C. (Figura 3) [...]*	\	La viabilità Ghedi -Borgosatollo sarà realizzata in anticipo rispetto alle attività di cantierizzazione e di inizio dei lavori della line AV/AC.	SI Già Previsto
BO03	Comune di Borgosatollo	Borgosatollo	9215	05/11/2014	DVA-2014-0036420	*[...] Osservazione N. 3* *La viabilità di cantiere prevista da CEPAV DUE per la realizzazione della linea A.V./A.C. interessa anche Via Sant'Angela Merici. Si tratta di un breve raccordo tra Via Santissima e la prevista bretella, di cui non si ravvide l'esigenza. In ogni caso la strada e di ridotte dimensioni, di natura interpoderale e caratterizzata dalla presenza di filari arborei e rogge che corrono paralleli (si vedano le Figure 5, 6 e 7). Vista anche la valenza paesistica del tracciato, si osserva l'insostenibilità ed in ogni caso l'inutilità del previsto adeguamento di Via Sant'Angela Merici alla luce della imprescindibilità della realizzazione del raccordo di cui sopra. [...]*	\	L'adeguamento di via S. Angela Merici non sarà eseguito, come richiesto. Vedasi anche osservazione BO18.	SI
BO04	Comune di Borgosatollo	Borgosatollo	9215	05/11/2014	DVA-2014-0036420	*[...] Osservazione N. 4* *Per quanta riguarda le modalità realizzative della bretella si richiama in particolare la dovuta attenzione nella realizzazione dei manufatti stradali alle interferenze con il Reticolo Idrico Minore esistente, mantenendolo così invariato ed evitandone la tombinatura. Ciò ai fini sia di preservare la valenza agricola e paesistico-naturalistica (e le peculiarità vegetazionali e faunistiche) presente, sia di garantire la sicurezza dal punto di vista idrico e idrogeologico. In caso di tombinatura si raccomanda la necessità di prevedere adeguate sezioni, non solo in seguito alla verifica idraulica, ma anche per il passaggio delle specie faunistiche. Va inoltre mantenuta la possibilità di irrigazione di tutte le aree agricole sottostanti la nuova bretella. [...]*	€ 42.000	Si provvederà a quanto richiesto. In particolare saranno realizzati 8 passaggi fauna delle dimensioni di circa 60 cm di diametro. Si rimanda anche all'osservazione BO19.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
BO05	Comune di Borgosatollo	Borgosatollo	9215	05/11/2014	DVA-2014-0036420	*[...] Osservazione N. 5* *La prevista bretella prevede un ponte sui Torrente Garza. Viste le portate del corso d'acqua e indispensabile una verifica idraulica al fine di definire la luce necessaria per l'attraversamento. Si raccomanda inoltre di mettere in atto ogni possibile soluzione per salvaguardare la valenza paesistico-naturalistica e le peculiarità vegetazionali e faunistiche presenti lungo il corso d'acqua. [...]*	\	Quanto richiesto è già previsto in progetto. Vedasi anche osservazione BO20 e relativa controdeduzione.	SI Già Previsto
BO06	Comune di Borgosatollo	Borgosatollo	9215	05/11/2014	DVA-2014-0036420	*[...] Osservazione N. 6* *Si osserva la necessità di mantenere la continuità di tutte le strade poderali intersecate dalla nuova bretella. [...]*	\	Si conferma che è stata data continuità alla viabilità poderale interferita. Vedasi anche osservazione BO21 e relativa controdeduzione.	SI Già Previsto
BO07	Comune di Borgosatollo	Borgosatollo	9215	05/11/2014	DVA-2014-0036420	*[...] Osservazione N. 7* *Si segnala che le aree tecniche denominate L.3.A.T.10 di 8.125,00 mq. segnalate nel piano particolareggiato di cantierizzazione (Figura 8) sono posizionate sopra il Torrente Garza: si tratta evidentemente di un errore. Si osserva quindi la necessità di spostare tali aree, qualora necessarie, e a tal fine si suggerisce di riposizionare le aree tecniche sopra citate più a Ovest, nella zona individuata in Figura 9. [...]*	\	L.A.3.A.T.10 è l' area tecnica necessaria alla realizzazione del ponte Garza e pertanto va necessariamente prevista nei pressi del ponte in progetto. Vedasi anche osservazione BO22 e relativa controdeduzione.	NO
BO08	Comune di Borgosatollo	Borgosatollo	9215	05/11/2014	DVA-2014-0036420	*[...] Osservazione N. 8* *Si osserva la necessità di prevedere non solo la piantumazione quale mitigazione, ma anche la gestione delle aree piantumate stesse a lungo termine, prevedendo idonee essenze da concordare con le amministrazioni comunali e interventi che necessitino del minor impegno manutentorio possibile. [...]*	\	Per tutte le aree a verde è garantita la manutenzione delle aree a verde per i primi due anni dalla piantumazione. Successivamente la manutenzione delle aree sarà a carico del relativo proprietario. Gli interventi a verde sono stati progettati in modo da minimizzare la relativa manutenzione. Vedasi anche osservazione BO23 e relativa controdeduzione.	NO
BO09	Comune di Borgosatollo	Borgosatollo	9215	05/11/2014	DVA-2014-0036420	*[...] Osservazione N. 9* *Si richiede una revisione delle modalità di restituzione dei terreni agricoli alle condizioni ante-operam, in quanta si sollevano perplessità sul fatto che lo scotico di 40 cm., effettuato nelle aree di cantiere, di stoccaggio e tecniche e restituito poi a fine lavori, sia sufficiente a garantire una produttività agricola paragonabile a quella esistente. [...]*	\	Le modalità di scotico e di ripristino delle aree che verranno utilizzate temporaneamente come cantieri e/stoccaggi sono ampiamente collaudate nelle altre tratte di opere AV precedentemente realizzate (Milano-Bologna) o in corso di realizzazione (Treviglio-Brescia) ed hanno garantito una piena funzionalità all'uso agricolo, paragonabile a quella precedente l'intervento. Vedasi anche osservazione BO24 e relativa controdeduzione.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
BO10	Comune di Borgosatollo	Borgosatollo	9215	05/11/2014	DVA-2014-0036420	*[…] Osservazione N. 10* *Si richiede, in sede di progetto esecutivo, di coerenziare il posizionamento delle aree tecniche previste sul territorio del Comune di Borgosatollo, con le attuali suddivisioni particellari. […]*	\	L'osservazione sarà accolta per quanto tecnicamente possibile. Vedasi anche osservazione BO25 e relativa controdeduzione.	SI
BO11	Comune di Borgosatollo	Borgosatollo	9215	05/11/2014	DVA-2014-0036420	*[...] COMPENSAZIONI* *Alla luce delle osservazioni su presentate ed in ogni caso a valle delle mitigazioni già previste dal progetto, di quelle richieste nelle osservazioni esposte ed a quelle che potranno manifestarsi necessarie in sede di progetto esecutivo, oltre che a valle delle modifiche e integrazioni richieste, si chiede che Il progetto preveda:* *1. la realizzazione di un tronco stradale di completamento all'attuale Via Ferri che consenta il collegamento della zona industriale con la "bretella" prevista. Tale strada può risultare inoltre utile quale alternativa al passaggio nel centro abitato di Borgosatollo, in quanto attraversa una zona industriale e presenta una piattaforma stradale molto larga, caratterizzata da una corsia per senso di marcia, separate da spartitraffico centrale (Figure 10 e 11) e quindi utilizzabile in sicurezza anche da mezzi pesanti (Figura 12); [...]*	\	Il Comune Borgosatollo non è interessato dalla linea AV. Pertanto la viabilità di progetto è già un'opera compensativa e non si ritiene di dover prevedere ulteriori compensazioni. Vedasi anche osservazione BO29 e relativa controdeduzione.	NO
BO12	Comune di Borgosatollo	Borgosatollo	9215	05/11/2014	DVA-2014-0036420	*[...] COMPENSAZIONI* *[…] 2. la realizzazione di un percorso ciclo-pedonale parallelo a Via Ferri che parta dalla connessione con Via Molino Vecchio e prosegua fino alla piccola strada rurale di Via Sant'Angela Merici, riqualificando le attuali vie poderali esistenti (Figura 13); [...]*	\	Il Comune di Borgosatollo non è interessato dalla linea AV. Pertanto la viabilità di progetto è gà un opera compensativa e non si ritiene di dover prevedere ulteriori compensazioni. Vedasi anche osservazione BO29 e relativa controdeduzione.	NO
BO13	Comune di Borgosatollo	Borgosatollo	9215	05/11/2014	DVA-2014-0036420	*[...] COMPENSAZIONI* *[…] 3. la realizzazione di un intervento dl riqualificazione su Via Santissima e Via Di Vittorio, con elementi di traffic calming al fine di disincentivare l'attraversamento del centro abitato al traffico di transite e di rendere più sicura le vie principali del comune (Figura 14); [...]*	\	Il Comune di Borgosatollo non è interessato dalla linea AV. Pertanto la viabilità di progetto è gà un opera compensativa e non si ritiene di dover prevedere ulteriori compensazioni. Vedasi anche osservazione BO29 e relativa controdeduzione.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
BO14	Comune di Borgosatollo	Borgosatollo	9215	05/11/2014	DVA-2014-0036420	*[...] COMPENSAZIONI* *[...] 4. la realizzazione di un intervento di riqualificazione su Via IV Novembre all'Interno della frazione "Piffione" attraverso l'utilizzo di elementi di traffic calming al fine di disincentivare l'attraversamento del centro abitato al traffico di transito e di rendere più sicura la via baricentrica alla frazione (Figura 15). [...]*	\	Il Comune di Borgosatollo non è interessato dalla linea AV. Pertanto la viabilità di progetto è gà un opera compensativa e non si ritiene di dover prevedere ulteriori compensazioni.	NO
431	Sigg.ri M.R. Ziliani e E.Danese	Sona	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036423	*Osservazioni al contesto abitativo produttivo identificabile al foglio 2, mappali 118, 124, 144, 50, 62.* *[...] La famiglia Danese è proprietaria di una incantevole tenuta, in San Giorgio in Salice, via Roncana 1 Sona, in ottimo stato di manutenzione, collocata in un contesto di alto valore ambientale e paesaggistico, in posizione dominante e panoramica [...] . L'edificio abitativo, di proprietà della sig.ra Ziliani, di alto valore commerciale ed architettonico,[...]* *I terreni circostanti [...] perfettamente mantenuti ed altamente produttivi, sono di proprietà del sig. Danese Emilio, coltivatore diretto e titolare dell'Azienda Corte Roncana, muniti di pozzo con acqua risorgiva per uso domestico,[...].* *Si tratta di vero e proprio parco, di grande valore naturalistico [...]. Venendo meno le caratteristiche ambientali succitate, da definirsi uniche, la proprietà nella sua interezza subisce un forte deprezzamento e la riduzione delle superfici, [...] impossibilità di esercitare l'attività dell'Azienda Agricola, nonché la invivibilità dei fabbricati residenziali.* *Il progetto, di cui si è potuta avere solo sommaria visione, non fornisce indicazioni fondamentali, quali il posizionamento dell'elettrodotto, delle opere di mitigazione, se previste, la futura viabilità, gli accessi alla proprietà, le opere di cantierizzazione ed ogni altra opera connessa alla realizzazione delle infrastrutture. Non è dato sapere se sarà possibile accedere alla proprietà [...]. Da una prima lettura del progetto, pare che la nuova viabilità modifichi gli accessi alla proprietà, rendendone problematico il collegamento [...]. Di estrema importanza è conoscere la collocazione dei cantieri [...], mentre dovrà essere garantita l'erogazione dell'acqua, anche per irrigazione, del gas metano, nonché i collegamenti telefonici.* *Si dovranno, inoltre, installare barriere a protezione degli edifici durante le fasi della lavorazione, avendo cura che i mezzi evitino immissioni di rumore, polveri ed altro [...].*	\	Il progetto della cantierizzazione riporta la posizione delle diverse tipologie di cantieri, delle aree tecniche, delle aree di stoccaggio nonchè della viabilità esistente e nuova a servizio dei mezzi. Il progetto riporta in dettaglio il posizionamento dell'elettrodotto e le caratteristiche dello stesso. Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, …	SI Già previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
432	Sigg.ri M.R. Ziliani e E.Danese	Sona	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036423	*Con la presente si chiede, pertanto, formalmente un accesso in luogo in contraddittorio, a data da destinarsi con chi di competenza, al fine di fotografare lo stato dei luoghi, in previsione dell'arrecarsi di gravi danni, nonché un costante monitoraggio del territorio e delle unità immobiliari adiacenti la costruenda infrastruttura, ciò avuto particolare riguardo alla fase di cantierizzazione, [...]* *la proprietà dovrà essere integralmente indennizzata in base al suo valore, anche in termini di costo di ricostruzione* *Si chiede pertanto l'esproprio integrale e la corresponsione del relativo indennizzo considerandosi e valutandosi il danno complessivamente arrecato, che dovrà tenere in debito conto i costi di riacquisto del terreno e degli immobili,[...]* *nella fase di progettazione dell'Opera non sembrano essere state adeguatamente considerate le istanze di conservazione delle condizioni ambientali, conformemente agli interessi fondamentali della collettività ed alla qualità della vita, in difesa delle risorse naturali.* *[...] a tutt'oggi non è dato sapere se esistano appropriati studi di impatto ambientale sul territorio interessato, progetti alternativi, oppure, se sono stati approntati strumenti di tutela, atti a salvaguardare la collettività anche con tecnologie d'avanguardia.[...]*	\	Prima dell'inizio delle attività le imprese esecutrici in situazioni specifiche effettueranno una verbalizzazione in contradditorio dello stato di fatto degli immobili che potrebbero subire negativi effetti per la presenza di lavorazioni prossimità degli stessi.	SI Già previsto
115	Sig. Zeno Buzzacchi	Castelnuovo	Nessun Protocollo	05/11/2014	DVA-2014-0036474 e DVA-2014-0036654	*Il sottoscritto Zeno Buzzacchi, [...] presenta ai sensi e per effetti dell'art. 183 comma 4° del D.Lgs n. 163/2006 come modificato dall'art. 34, comma 4° della legge n. 221 del 2012:* *l'esecuzione delle opere di cantiere e le infrastrutture necessarie all'esecuzione dell'opera comporteranno una perdita di SAU molto grave in un territorio di alto pregio agricolo e con forte vocazione turistica e paesaggistica. Si osserva che la perdita di biodiversità dato dagli esperti di frutteti ad impollinazione entomologa si rifletterà negativamente sul patrimonio apistico e di conseguenza sulla produttività dei frutteti residui.[...]* *Si invita pertanto la commissione VIA nazionale ad esprimere parere negativo al progetto di cui all'opera.*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
152	Sig.ra Fulvia Brunner	Desenzano	Nessun Protocollo	05/11/2014	DVA-2014-0036476 e DVA-2014-0036487	In premessa la signora Brunner lamenta il non rispetto della normative in merito alla procedura VIA e sul procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale. Più in particolare lamenta: • I possibili danni al sito archeologico del Lavagnone. • [.....]	\	Al fine di minimizzare l'impatto nell'area è stata studiata un'alternativa che prevede lo spostamento dei cantieri L4O2 e L4/5B1 in un'area a Sud-Ovest rispetto alla posizione di progetto, allontanandosi significativamente dal sito archeologico del Lavagnone. Dovrà comunque necessariamente essere mantenuta un'area tecnica in corrispondenza della porzione Nord-Ovest del cantiere L4O2 in corrispondenza dell'imbocco della galleria naturale di Lonato. Si rimanda per un maggior dettaglio alle controdeduzioni alle osservazioni presentate dal Comune di Desenzano	SI
153	Sig.ra Fulvia Brunner	Desenzano	Nessun Protocollo	05/11/2014	DVA-2014-0036476 e DVA-2014-0036487	In premessa la signora Brunner lamenta il non rispetto della normative in merito alla procedura VIA e sul procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale. Più in particolare lamenta: • [.....] • Espropri che impediranno la sua attività imprenditoriale. • Pericolo per l'integrità di un manufatto di proprietà risalente al XVIII. Propone: 1. Spostare il tracciato dell'AV a nord dell'autostrada A4. 2. Allungare di un chilometro la galleria naturale di Lonato, nonchè l'abbassamento della quota di progetto al fine di preservare l'azienda agricola Serraglio. 3. Potenziare la linea storica FS.	\	La presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé, si evidenzia che il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati, incluso il parere favorevole del Ministero dell'Ambiente sulla VIA, la cui procedura riguardante l'intera opera risulta dunque già espletata.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
2	Sigg. Daniel Gallina, Chiara Botticini, Laura Corsini e Cristina Tosi	Calcinato	Nessun Protocollo	31/10/2014	DVA-2014-0036484	*[…]* *1)Si richiede l'utilizzo di barriere acustiche naturali in luogo dei pannelli fonoassorbenti tenendo conto che il fine dovrà essere l'eliminazione dell'inquinamento acustico che l'infrastruttura in sè arrecherà sul nostro territorio.*	\	Il progetto definitivo, secondo quanto previsto nello studio acustico, prevede una tipologia di barriera antirumore che risponde alle esigenze di mitigazione provenienti dal risultato dell'applicazione di un modello matematico che sulla base delle caratteristiche della sorgente (emissioni sonore in base alla tipologia di convoglio, al numero dei treni, alla velocità ed alla tipologia dell'opera ferroviaria) e delle caratteristiche del ricettore (altezza degli edifici, destinazione d'uso, distanza dalla linea, presenza di eventuali altri manufatti) ne ha individuato la relativa necessità per il rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
3	Sigg. Daniel Gallina, Chiara Botticini, Laura Corsini e Cristina Tosi	Calcinato	Nessun Protocollo	31/10/2014	DVA-2014-0036484	*2)La viabilità nord-sud vedrà la realizzazione dei nuovi cavalca ferrovia di Via Brescia, Via Cavour, Via Stazione e zona Sant' Anna avranno altezze consistenti e rampe lunghe e ripide. Tali altezze scoraggeranno pedoni e ciclisti, comportando, di fatto, un trasferimento della mobilità da ciclopedonale ad auto-motociclistica con considerevole aumento dell'inquinamento atmosferico. Si pone particolare attenzioni alle gravi difficolta che si arrecheranno alla mobilita dei disabili. Si propone pertanto la revisione di tali collegamenti e la realizzazione sulla sponda ovest del fiume Chiese di un percorso ciclopedonale, con sottopasso all'intersezione dell'autostrada e della linea TAV, che garantirà almeno il collegamento tra i centri abitati di Calcinatello e Ponte San Marco. Si propone altresì che tale tratto sia collegato all' attuale pista ciclopedonale sulla sponda est del fiume tramite la realizzazione di un ponte di collegamento.*	\	La richiesta non è pertinente in quanto l'osservazione si riferisce a opere non oggetto della procedura di VIA. Più in generale sulla viabilità e sui collegamenti Nord-Sud si rimanda alle controdeduzioni di riscontro alle osservazioni del Comune di Calcinato.	NO
4	Sigg. Daniel Gallina, Chiara Botticini, Laura Corsini e Cristina Tosi	Calcinato	Nessun Protocollo	31/10/2014	DVA-2014-0036484	*3)Si richiede la revisione della viabilità del cavalca ferrovia di via Cavour, prevedendo che il tratto est di Via Manzoni e il tratto di via Cavour denominato Strada Vicinale dei Barconi siano collegati allo stesso mediante la realizzazione di rampe.* *[…]*	\	La richiesta non è pertinente in quanto l'osservazione si riferisce a opere non oggetto della procedura di VIA. In ogni caso la richiesta è in contrasto con l'osservazione del Comune di Calcinato su Via Cavour, alla quale si rimanda.	NO
5	Sigg. Daniel Gallina, Chiara Botticini, Laura Corsini e Cristina Tosi	Calcinato	Nessun Protocollo	31/10/2014	DVA-2014-0036484	*4) Per quanto concerne la realizzazione dell'elettrodotto (linea 132kV localizzata tra i Comuni di Calcinato e Lonato) al fine di un miglior inserimento ambientale si richiede l'interramento della stessa.* *[…]*	\	L'interramento dell'elettrodotto non potrà essere considerato in ragione degli alti costi di realizzazione.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
6	Sigg. Daniel Gallina, Chiara Botticini, Laura Corsini e Cristina Tosi	Calcinato	Nessun Protocollo	31/10/2014	DVA-2014-0036484	*5) Si comunica inoltre che all'altezza del km 100 è presente una cava denominata Cava Signoria, nella quale in anni passati sono stati smaltiti abusivamente prodotti con marchio Bayer; si richiede pertanto attenta verifica dei prodotti in essa depositati e le necessarie procedure di bonifica.* *[…]*	\	Il progetto definitivo tiene già conto dei siti che dovranno essere oggetto di caratterizzazione ambientale atta a verificare la presenza di contaminazione e se necessario delle conseguenti bonifiche.	SI Già previsto
7	Sigg. Daniel Gallina, Chiara Botticini, Laura Corsini e Cristina Tosi	Calcinato	Nessun Protocollo	31/10/2014	DVA-2014-0036484	*6) All'altezza del km 1 +600 della Bretella di collegamento Brescia Est, all'intersezione tra la stessa e il cavalcavia di Via Brescia, in Via Gavardina vi è la sede del canile San Rocco. Negli anni passati la zona sottostante è stata oggetto di smaltimento abusivo di sostanze derivanti dalla lavorazione di idrocarburi. Anche dalla presente si evidenzia e si richiede un'attenta bonifica del sito.* *[…]*	\	Il sito indicato è censito come potenzialmente critico in P33 del PD (sigla CL-02 DU) e come tale sarà oggetto di caratterizzazione ambientale sitospecifica atta a verificare presenza di contaminazione.	SI Già previsto
8	Sigg. Daniel Gallina, Chiara Botticini, Laura Corsini e Cristina Tosi	Calcinato	Nessun Protocollo	31/10/2014	DVA-2014-0036484	*7) I sottoscritti chiedono inoltre di minimizzare i danni dell'area di cantiere evitando lo spostamento dell'autostrada A4 durante la realizzazione della Galleria Calcinato 1 e l'esecuzione della stessa mediante scavo sotterraneo per i notevoli danni che saranno arrecati.*	\	La richiesta non è tecnicamente fattibile in quanto la livelletta del tracciato ferroviario è tale da determinare bassi ricoprimenti per tutta la Galleria Calcinato e in particolare nell'intersezione tra l'autostrada e la ferrovia AV/AC.	NO
9	Sigg. Daniel Gallina, Chiara Botticini, Laura Corsini e Cristina Tosi	Calcinato	Nessun Protocollo	31/10/2014	DVA-2014-0036484	*8) Nel progetto è escluso ogni riferimento alle opere di ripristino della viabilità comunale utilizzata dai mezzi d'opera quando finiranno i lavori. Si richiede che in fase progettuale sia presente un programma di ripristino.*	\	La viabilità interessata da mezzi di cantiere verrà monitorata ed alla fine delle attività di costruzione si verificherà se saranno sopraggiunti ammaloramenti del manto stradale; il Consorzio provvederà pertanto all'adeguato ripristino per gli ammaloramenti riconducibili al transito dei propri mezzi.	SI Già previsto
10	Sigg. Daniel Gallina, Chiara Botticini, Laura Corsini e Cristina Tosi	Calcinato	Nessun Protocollo	31/10/2014	DVA-2014-0036484	*9) Si richiede la valorizzazione del tessuto agricolo adiacente alla linea e la realizzazione di fasce boschive di 15-30 metri ai lati del tracciato.*	\	Il posizionamento delle mitigazioni a verde è frutto di valutazioni in relazione alla necessità di schermare l'opera nei punti di maggiore impatto visivo e contestualmente minimizzare il consumo di suolo e gli oneri manutentivi. In generale gli interventi previsti in progetto rappresentano un giusto compromesso tra occupazione di territorio agricolo e mascheramento visivo.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
11	Sigg. Daniel Gallina, Chiara Botticini, Laura Corsini e Cristina Tosi	Calcinato	Nessun Protocollo	31/10/2014	DVA-2014-0036484	*10) Si pone inoltre alla vostra attenzione la valutazione della realizzazione delle formate di Brescia e di Verona che sono non comprensibili al progetto denominato AV/AC. Come ben sapete, considerando che il treno alta velocita richiede più 30 km per raggiungere da fermo, la velocita massima, e che servono almeno altri 15 km per la frenata, NON E' V ANTAGGIOSO realizzare il collegamento ad alta velocità tra le due citta. Per questo motivo si chiede tassativamente di valutare la non realizzazione la Bretella di collegamento Brescia Est. Si ricorda che erano state suggerite alternative per la fermata a Brescia tramite la PARMA BRESCIA che dovrà essere ancora realizzata con approvazione di molti enti interessati all'opera.*	\	Premesso che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé, si evidenzia che il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati, incluso il parere favorevole del Ministero dell'Ambiente sulla VIA, la cui procedura riguardante l'intera opera risulta dunque già espletata.	NO
12	Sigg. Daniel Gallina, Chiara Botticini, Laura Corsini e Cristina Tosi	Calcinato	Nessun Protocollo	31/10/2014	DVA-2014-0036484	*[…]* *I fondi stanziati per l'opera a nostro parere dovrebbero essere utilizzati per migliorare il servizio della ferrovia esistente la quale secondo studi recenti, consentirebbe ancora un notevole sviluppo ferroviario con possibilità di incremento sia del trasporto merci sia del trasporto passeggeri.*	\	La presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé, in quanto il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati, incluso il parere favorevole del Ministero dell'Ambiente sulla VIA.	NO
571	Arch. Paola Villani - Politecnico di Milano	Intera tratta	Nessun Protocollo	05/11/2014	DVA-2014-0036485	*Osservazione n. 1* *A seguito di una verifica puntuale dello Studio di incidenza depositato sul sito del Ministero dell'Ambiente con la denominazione IN0500DE2SDIM00050031.pdf si evidenzia come lo stesso sia stato redatto dall'Ing. Roberto Capra iscritto all'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Milano come libero professionista* *Si deve segnalare come ai sensi dell' Allegato 2 del D. Lgs 4/ 2008, la Valutazione di Impatto Ambientale per l'opera in esame, trattandosi di tronchi ferroviari per il traffico a grande distanza, è di competenza dello Stato.*	\	Il Progetto Definitivo dell'Opera è infatti assoggettato alla Valutazione di Impatto Ambientale presso i competenti Organi dello Stato.	SI Già previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
572	Arch. Paola Villani - Politecnico di Milano	Intera tratta	Nessun Protocollo	05/11/2014	DVA-2014-0036485	*Osservazione n. 2* *Lo Studio di incidenza reca il seguente Codice Unico di Progetto CUP F81H91000000008* *Pare opportuno, in proposito, rammentare che l'obbligatorietà del CUP ricorre nelle fatti specie di seguito riportate:* *Appalto di lavori diversi da quelli di manutenzione ordinaria;* *Appalto di servizi finalizzato alla realizzazione di un progetto di investimento pubblico;* *Appalto di forniture finalizzato alla realizzazione di un progetto di investimento pubblico;* *Appalti di servizi o forniture che sebbene non rientrino nelle fattispecie di cui ai punti b) e c), siano cofinanziati da fondi comunitari.* *Ed infatti in ogni Cartiglio risulta indicato un cofinanziamento da fondi comunitari ma, essendo ancora nella fase di valutazione del tracciato e, considerato come non sono (e non possono essere riportati i relativi Codici identificativi di Gara), produrre nello Studio di incidenza il CUP - è singolare ed errato.* *Inoltre nella scheda per le infrastrutture Strategiche di seguito riportata il cofinanziamento europeo è nullo.*	\	L'Opera viene eseguita mediante appalto di lavori diversi dalla manutenzione ordinaria e rientra nell'ambito della Convenzione inerente alla Linea AV/AC Milano-Verona, che usufruisce di un cofinanziamento europeo. Per l'intera Tratta Treviglio Brescia, peraltro estranea al procedimento in esame, la delibera CIPE n. 81/2009 ha disposto l'assegnazione di fondi statali secondo una determinata cadenza temporale fino al limite di spesa di 2.050 milioni.	NO
573	Arch. Paola Villani - Politecnico di Milano	Intera tratta	Nessun Protocollo	05/11/2014	DVA-2014-0036485	*[…]* *Per la Tratta AV/AC: Brescia - Verona e per la AV/AC: Treviglio - Brescia sono presenti quindi due pagine, entrambe come riportato nell'indice - con il numero identificativo 41, schede compilate da Francesco Errichiello nel mese di luglio 2009. Ma da alcuni anni Francesco Errichiello è al centro di indagini per abuso d'ufficio, falso, corruzione.* *In queste due schede si evidenzia come il contributo statale per la tratta AV/AC: Treviglio - Brescia sia stato pari soltanto a 175 Milioni di Euro, cifra che (anche volendo considerare soltanto la prima tratta delle due indicate) risulta comunque inferiore al 10 % stabilito dalla Legge di Stabilita entrata in vigore in data Primo gennaio 2014 e quindi, applicando l'art.1 punto 76, anche quando fosse fatta valere la retroattività del disposto normativo, il CIPE non potrà finanziare questa opera.*	\	I fabbisogni finanziari annuali per la tratta Brescia-Verona devono essere indicati non nella documentazione sottoposta all'esame della Conferenza di Servizi, bensì in quella inoltrata al CIPE nella fase successiva del procedimento di approvazione del Progetto Definitivo, giusta il tenore letterale della norma citata. Le rimanenti considerazioni sono completamente estranee al procedimento amministrativo in corso.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
574	Arch. Paola Villani - Politecnico di Milano	Intera tratta	Nessun Protocollo	05/11/2014	DVA-2014-0036485	*Osservazione n. 3* *Analizzando il testo della RELAZIONE SULL'OTTEMPERANZA DELLE PRESCRIZIONI E DELLA DELIBERA CIPE 120 DEL 05/12/2003 E VERIFICA DELLA CONGRUITA' DEL PROGETTO DEFINITIVO CON IL PROGETTO PRELIMINARE (Relazione di Ottemperanza codice IN0500DE2RGIF00010031 del 01/07/2014) si evidenzia il riferimento al punto 76 dell'art. 1 della LEGGE 27 dicembre 2013, n.147 Disposizioni per la fondazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge di stabilità 2014). (13G00191) (GU Serie Generale n.302 del 27-12-2013 - Suppl. Ordinario n.87) Legge di Stabilita entrata in vigore in data 1 gennaio 2014 che così recita " art.1 p.76. Le tratte Brescia-Verona-Padova della linea ferroviaria AV/AC Milano Venezia, [...] sono realizzate con le modalità previste dalle lettere b) e c) dell'art.2 comma 232 e dai commi 233 e 234 dell'articolo 2 della legge 23 dicembre 2009, n.191. Il CIPE può approvare i progetti preliminari delle opere indicate al primo periodo anche nelle more del finanziamento della fase realizzativa e i relativi progetti definitivi a condizione che sussistano disponibilità finanziarie sufficienti per il finanziamento di un primo lotto costruttivo di valore non inferiore al 10% del costo complessivo delle opere. A tal fine è autorizzata la spesa mediante erogazione diretta di 120 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2015 al 2029. A valere sui predetti contributi non sono consentite operazioni finanziarie con oneri a carico dello Stato."* *Ma nell'ordinamento giuridico italiano NON esiste la retroattività delle Norme e quindi per la tratta Brescia - Verona e i disposti normativi citati non può essere fatta valere la retroattività del procedimento, qualsiasi fosse la percentuale del costo della prima tratta. In aiuto a questa interpretazione della Norma giova citare anche l'art. 234 della Legge n.191 del 23 dicembre 2009 che cosi recita: "234. Il Documento di programmazione economico-finanziaria - Allegato infrastrutture da distinta evidenza degli interventi di cui ai commi 232 e 233, per il completamento dei quali il CIPE assegna le risorse secondo quanto previsto dal comma 233."*	\	La norma citata si riferisce testualmente alle Tratte "Brescia-Verona-Padova" ed ai rispettivi Progetti Preliminari. Non se ne può dunque dedurre alcuna limitazione ad un Progetto (il Definitivo della Treviglio-Brescia) che è estraneo alla disposizione menzionata sia per tipologia, sia geograficamente. Incidentalmente, il Progetto Preliminare della Brescia-Verona è stato approvato dal CIPE con deliberazione n. 120/2003 (citata nell'Osservazione n. 5), in conformità alla normativa vigente all'epoca e senza alcun rilievo in proposito.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
575	Arch. Paola Villani - Politecnico di Milano	Intera tratta	Nessun Protocollo	05/11/2014	DVA-2014-0036485	*Osservazione n. 4* *Sempre con riferimento al citato art. 2 comma 232 - riferimento presente anche nella documentazione prodotta dal Consorzio Cepav 2, infatti si legge Art. 2 comma 232. Con decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono individuati specifici progetti prioritari ricompresi nei corridoi europei TEN-T e inseriti nel programma delle infrastrutture strategiche, aventi costi e tempi di realizzazione superiori, rispettivamente, a 2 miliardi di euro e a quattro anni dall'approvazione del progetto definitivo e non suddivisibili in lotti funzionali di importo inferiore a 1 miliardo di euro, per i quali il CIPE può autorizzare, per un importo complessivo residua da finanziare, relativo all'insieme dei progetti prioritari individuati, non superiore a 10 miliardi di euro, l'avvio della realizzazione del relativo progetto definitivo per lotti costruttivi individuati dallo stesso CIPE, subordinatamente alle seguenti condizioni: [[omissis]] b) il progetto definitivo dell'opera completa deve essere accompagnato da una relazione che indichi le fasi di realizzazione dell'intera opera per lotti costruttivi, il cronoprogramma dei lavori per ciascuno dei lotti e i connessi fabbisogni finanziari annuali; l'autorizzazione dei lavori per i lotti costruttivi successivi al primo lotto deve essere accompagnata da un aggiogamento di tutti gli elementi della medesima relazione;* *Non è stato possibile reperire ove siano stati precisamente definiti i fabbisogni finanziari annuali sebbene la quantificazione del costo complessivo dell'opera sia fondamentale per la possibile autorizzazione del CIPE.*	\	I fabbisogni finanziari annuali devono essere indicati non nella documentazione sottoposta all'esame della Conferenza di Servizi, bensì in quella inoltrata al CIPE nella fase successiva del procedimento di approvazione del Progetto Definitivo, giusta il tenore letterale della norma citata.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
576	Arch. Paola Villani - Politecnico di Milano	Intera tratta	Nessun Protocollo	05/11/2014	DVA-2014-0036485	*Osservazione n. 5* *Il CIPE in data 5 dicembre 2003 aveva approvato il progetto preliminare per la "linea AV/AC Milano-Verona" evidenziandone cosi l'iter :* *"la TAV S.p.A., concessionaria di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI), ha depositato il progetto preliminare dell'opera, che rappresenta l'aggiogamento di precedenti progettazioni e l'oggetto della Conferenza di servizi tenuta il 19 dicembre 2002, e lo studio di impatto ambientale (SIA) presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporli in data 10 marzo 2003 e li ha trasmessi in pari data alle Regioni ed ai Ministeri ed interessati, nonché alle Province di Milano, Bergamo, Brescia, Verona ed agli Enti interferiti;"* *Il CIPE approvando il progetto preliminare per la "linea AV/AC Milano -Verona" in data 5 dicembre 2003, rimarcava le seguenti prescrizioni e raccomandazioni:* *"la Regione Lombardia, con deliberazione di Giunta n. 13714 in data 18 luglio 2003, ha espresso parere favorevole sul progetto, formulando dettagliate prescrizioni di carattere tecnico e in materia di compatibilità ambientale e manifestando favorevole volontà d'intesa in ordine alla localizzazione dell'opera con le limitazioni riportate nell'allegato C alla suddetta deliberazione;"* *"la Regione Veneto- con parere di Giunta n. 6015145.01 del 23 giugno 2003, integrato con parere n. 8343145.01 dell'11 agosto 2003 - si è espressa positivamente sul progetto, con prescrizioni; [mentre] la medesima Regione Veneta - Direzione tutela ambiente, Ufficio VIA, con delibera di Giunta n. 2810 del 18 agosto 2003, ha espresso parere di compatibilità ambientale del progetto, con prescrizioni"* *"il Ministero per i beni e le attività culturali, nella nota n. 7255 de/ 31 luglio 2003, si è richiamato alla necessità di tener conto, in fase di progettazione definitiva, delle osservazioni formulate dalle Soprintendenze locali ed ha dettato ulteriori prescrizioni, tra l'altro richiedendo che preliminarmente al progetto definitivo venga fornita un'esauriente documentazione illustrativa degli immobili tutelati*	\	Preliminarmente si osserva che contrariamente a quanto affermato,la procedura in corso non è relativa alla emissione del decreto di esproprio,ma alla approvazione del progetto definitivo ai sensi dell'art.166 del dec.leg.vo 163/2006. Nello specifico si precisa che attualmente il progetto è dotato di localizzazione urbanistica ed apposizione del vincolo espropriativo,ai sensi e per gli effetti degli artt.3 e 18,comma 6,del d.legs. 190/2002(poi trasfuso negli artt.165 e 183 del d.lgs.163/2006 e s.m.i.),vista l'intervenuta approvazione del progetto preliminare da parte del CIPE con delibera 5 dicembre 2003 n.120. Gli effetti di detta delibera sonon stati prorogati ope legis ai sensi del comma 7-bis dell'art.165 del d.lgs.163/2006 e del comma 9 art.4 d.l. 70/2011,convertito con modificazione dalla legge 106/2011. Pertanto,per quanto sinora esposto la procedura sinora eseguita è legittima e conforme alla legislazione vigente in materia di approvazione del progetto definitivo.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
577	Arch. Paola Villani - Politecnico di Milano	Intera tratta	Nessun Protocollo	05/11/2014	DVA-2014-0036485	*Osservazione n. 5* *[...] La descrizione precisa delle date ha un effetto importante poiché in base all'articolo 2 del Testo unico sulle espropriazioni per pubblica utilità [D.P.R. 327/2001, pubblicato sulla G.U. 16.08.2001 e aggiornato alla manovra 2011, D.L. 6 luglio 2011, n. 98 e al D.Lgs. 1° settembre 2011, n. 150.] l'espropriazione dei beni immobili o di diritti relativi ad immobili (collettività di beni o di terreni, o di un loro insieme) può essere disposta nei soli casi previsti dalle Leggi e dai Regolamenti e tutti i procedimenti devono essere ispirati a principi di economicità, efficacia ed efficienza. Per quanta attiene la procedura si evidenzia come il decreto di esproprio possa essere emanato soltanto qualora l'opera da realizzare sia prevista nello strumento urbanistico generale, o in un atto di natura ed efficacia equivalente, e sul bene da espropriare sia stato preventivamente apposto il vincolo preordinato all'esproprio; vi sia stata una dichiarazione di pubblica utilità; sia stata determinata, anche se in via provvisoria, l'indennità di esproprio. Dal punto di vista pratico i beni possono essere sottoposti a un vincolo preordinato all'esproprio soltanto quando diventa efficace l'atto di approvazione del piano urbanistico generale, o una sua variante, che preveda la realizzazione dell'opera pubblica e della sua utilità. I vincoli preordinati all'esproprio hanno la durata di cinque anni e soltanto a tale termine, potranno essere emanati i provvedimenti che comportano la dichiarazione di pubblica utilità dell'opera.* *Se la realizzazione di un'opera pubblica o di pubblica utilità non è prevista precisamente (nel senso che si cita un generico corridoio ma non è state concordato alcun progetto) ed inclusa in un piano urbanistico generale (come in questo caso), il vincolo preordinato all'esproprio può essere disposto, su iniziativa dell'Amministrazione competente all'approvazione del progetto, mediante una Conferenza di Servizi, un Accardo di programma, un'intesa o un altro atto, anche di natura territoriale, che in base alla legislazione vigente determini una Variante al piano urbanistico.* *Come recita il comma 3 dell'art. 10 del D.P.R. 327/2001 per le opere per le quali siano già state svolte*	\	Preliminarmente si osserva che contrariamente a quanto affermato,la procedura in corso non è relativa alla emissione del decreto di esproprio,ma alla approvazione del progetto definitivo ai sensi dell'art.166 del dec.leg.vo 163/2006. Nello specifico si precisa che attualmente il progetto è dotato di localizzazione urbanistica ed apposizione del vincolo espropriativo,ai sensi e per gli effetti degli artt.3 e 18,comma 6,del d.legs. 190/2002(poi trasfuso negli artt.165 e 183 del d.lgs.163/2006 e s.m.i.),vista l'intervenuta approvazione del progetto preliminare da parte del CIPE con delibera 5 dicembre 2003 n.120. Gli effetti di detta delibera sonon stati prorogati ope legis ai sensi del comma 7-bis dell'art.165 del d.lgs.163/2006 e del comma 9 art.4 d.l. 70/2011,convertito con modificazione dalla legge 106/2011. Pertanto,per quanto sinora esposto la procedura sinora eseguita è legittima e conforme alla legislazione vigente in materia di approvazione del progetto definitivo.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
578	Arch. Paola Villani - Politecnico di Milano	Intera tratta	Nessun Protocollo	05/11/2014	DVA-2014-0036485	*Osservazione n. 5* *[...] E, come evidenziato non è questo il caso dell' Alta Velocita Milano - Venezia per i seguenti motivi:* *a) nella Relazione istruttoria [della quale si riportano i riferimenti puntuali alle pagine dalle quali si evincono le informazioni] si evidenzia :* *- [a pagina 18] come il progetto per l'alta velocita Milano - Venezia si sia evolute nel periodo 1992-2002;* *- [a pagina 18] il proponente [l'opera ovvero Italferr Spa in rappresentanza della TAV Spa] non abbia riportato i dati relativi agli aggiornamenti dei PRG.* *L'analisi della Relazione Istruttoria permette inoltre di evidenziare come:* *- le considerazioni siano state proiettate soltanto all'anno 2010 (anziché presentare uno scenario temporale di trenta anni come usuale per ogni realizzazione di opere infrastrutturali)* *- tutte le considerazioni riportate si siano rivelate (a undici anni dalla stesura) palesemente errate [pagina 31] non soltanto per i numeri quanto per le ipotesi di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria con conseguente errata previsione della ripartizione modale, fattore che determinando un sottoutilizzo dell'infrastruttura non garantirà in alcun modo i sottoscrittori del finanziamento menzionato nella Delibera CIPE [a pagina 5]* *A soli undici anni di distanza viene quindi anche a cadere quanto espresso a pagina 18 dalla stessa Commissione VIA che cosi si esprime: "Osservazioni sull'analisi costi-benefici: il proponente, in sede di risposta alla richiesta di integrazioni, ha presentato un'analisi costi-benefici da cui risulta un alto indice di redditività. L'opportunità dell'opera deriva o viene riconosciuta anche dai documenti di programmazione descritti nel SIA presentato"*	\	Preliminarmente si osserva che contrariamente a quanto affermato,la procedura in corso non è relativa alla emissione del decreto di esproprio,ma alla approvazione del progetto definitivo ai sensi dell'art.166 del dec.leg.vo 163/2006. Nello specifico si precisa che attualmente il progetto è dotato di localizzazione urbanistica ed apposizione del vincolo espropriativo,ai sensi e per gli effetti degli artt.3 e 18,comma 6,del d.legs. 190/2002(poi trasfuso negli artt.165 e 183 del d.lgs.163/2006 e s.m.i.),vista l'intervenuta approvazione del progetto preliminare da parte del CIPE con delibera 5 dicembre 2003 n.120. Gli effetti di detta delibera sonon stati prorogati ope legis ai sensi del comma 7-bis dell'art.165 del d.lgs.163/2006 e del comma 9 art.4 d.l. 70/2011,convertito con modificazione dalla legge 106/2011. Pertanto,per quanto sinora esposto la procedura sinora eseguita è legittima e conforme alla legislazione vigente in materia di approvazione del progetto definitivo.	NO
579	Arch. Paola Villani - Politecnico di Milano	Intera tratta	Nessun Protocollo	05/11/2014	DVA-2014-0036485	*Osservazione n. 6* *In tutti i documenti si cita sempre lo studio di impatto ambientale (SIA) del 2003 e l'assenza della Valutazione Ambientale Strategica [pagina 115] non può essere in alcun modo sanata in quanto il Parere del Ministero dell'Ambiente n. 634 del 4 febbraio 2011 espresso ai sensi dell'art. 165 del D.Lgs 163/2006 e denominate "Istruttoria VIA - Progetto Definitive Linea AC/AV Milano - Verona – sub tratta Treviglio - Brescia" e riferito alla sola tratta ad ovest di Brescia.*	\	La Valutazione Ambientale Strategica afferisce a piani e programmi, mentre nella fattispecie si verte in tema di progetto, assoggettato per legge a Valutazione di Impatto Ambientale, procedura atta a salvaguardare gli interessi ambientali coinvolti nella realizzazione dell'Opera.	NO
580	Arch. Paola Villani - Politecnico di Milano	Intera tratta	Nessun Protocollo	05/11/2014	DVA-2014-0036485	*Osservazione n. 7* *Nella Valutazione di incidenza a pagina 5 si legge un'affermazione che risulta totalmente destituita di fondamento in quanto la procedura di VIA e stata svolta per la sola tratta Milano - Treviglio.*	\	Quanto affermato non corrisponde al vero, come si evince fin dalla delibera CIPE 120/2003, art. 1.1	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
581	Arch. Paola Villani - Politecnico di Milano	Intera tratta	Nessun Protocollo	05/11/2014	DVA-2014-0036485	*Osservazione n. 8* *Per essere precisi si deve segnalare come non si sia trattato nemmeno nel 2003 di una procedura di VIA ma soltanto della presentazione di uno Studio di Impatto Ambientale (SIA) cosi denominate anche nel documento del MATTM - Commissione Speciale di Valutazione di Impatto Ambientale, siglato in data 28 agosto 2003, documento denominate "Parere espresso ai sensi dell'art. 20 del D. Lgs 20 agosto 2002, n. 90 ai fini dell'emissione della valutazione sulla compatibilità ambientale dell'opera LINEA A. V.IA.C. TORINO -VENEZIA TRATTA MILANO - VERONA" che a pagina 10 cos i recita:* *"Si rilevano tutt'ora divergenze con riferimento al rapporto del tracciato e l'aerostazione di Montichiari e tra il tracciato e l'ipotetico tracciato dell'autostrada Bre-Be-Mi risultante in alcuni brevi tratti sovrapposto a quello della linea ferroviaria: la Commissione [VIA] ritiene peraltro che la scelta di queste alternative non dipenda in misura determinante da fattori di tutela ambientale e, in ogni caso, prende atto che non le sono state sottoposte alternative di tracciato e che il SIA non esamina tracciati diversi da quello illustrato dal progetto preliminare presentato"*	\	Nel 2003 è stata esperita una regolare procedura di V.I.A. (si veda ad esempio la precitata delibera CIPE 120/2003, art. 1.1) ed i passaggi estrapolati da un documento ben più ampio ed inequivoco predisposto nell'ambito della procedura stessa, come risulta fin dalla denominazione del documento stesso, non recano elementi per confutarlo, né avvalorano in alcun modo le perentorie affermazioni in ordine all'asserita mancanza della V.I.A. Tanto è vero che attualmente è in corso una procedura di V.I.A. relativa alle sole tematiche oggetto di precedenti prescrizioni, al fine di valutarne l'osservanza (ex art. 3.2 della precitata delibera 120/2003).	NO
582	Arch. Paola Villani - Politecnico di Milano	Intera tratta	Nessun Protocollo	05/11/2014	DVA-2014-0036485	*Osservazione n. 9* *Nel medesimo documento il MATTM così si esprime "La circostanza che altre importanti infrastrutture sono destinate ad essere realizzate in affiancamento alla nuova linea ferroviaria influisce sulle scelte progettuali, sulle misure, sui provvedimenti e sugli interventi da adottare ai fini del migliore inserimento dell'opera nell'ambiente. Scelte, misure, provvedimenti e interventi relativi ad esempio:* *- alla gestione degli espropri nelle aree intercluse;* *- alla cantierizzazione (che se non coordinata determinerebbe un'incontrollata sommatoria degli effetti ambientali sulla viabilità e in genere delle attività di cantiere su una medesima area, gravi rischi per la viabilità e il traffico, ingiustificato incremento delle aree adibite alle attività di cantiere);"*	\	Nel 2003 è stata esperita una regolare procedura di V.I.A. (si veda ad esempio la precitata delibera CIPE 120/2003, art. 1.1) ed i passaggi estrapolati da un documento ben più ampio ed inequivoco predisposto nell'ambito della procedura stessa, come risulta fin dalla denominazione del documento stesso, non recano elementi per confutarlo, né avvalorano in alcun modo le perentorie affermazioni in ordine all'asserita mancanza della V.I.A. Tanto è vero che attualmente è in corso una procedura di V.I.A. relativa alle sole tematiche oggetto di precedenti prescrizioni, al fine di valutarne l'osservanza (ex art. 3.2 della precitata delibera 120/2003).	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
583	Arch. Paola Villani - Politecnico di Milano	Intera tratta	Nessun Protocollo	05/11/2014	DVA-2014-0036485	*Osservazione n. 9* *[...]* *A nulla può valere quindi la dichiarazione posta nell'istanza presentata al MATTM nell'anno 2014: "Si ricorda, peraltro, che l'opera in esame e stata approvata con prescrizioni e raccomandazioni, dal CIPE con Delibera del 5.12.2003, n. 120, a livello di Progetto Preliminare, ivi statuendo che "ai sensi e per gli effetti dell'art. 3 e dell'art. 18, comma 6, del decreto legislativo n. 190/2002, e approvato, con le prescrizioni e raccomandazioni proposte dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, il progetto preliminare per la "linea AV/AC Milano - Verona" ed è riconosciuta la compatibilità ambientale dell'opera. E conseguentemente perfezionata, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa Stato-Regione sulla localizzazione dell'opera". Si rileva altresì che l'opera è stata oggetto di Valutazione di Impatto Ambientale, procedura all'interno della quale, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, Commissione Speciale VIA, ha espresso parere positivo di valutazione di compatibilità ambientale dell'Opera, con prescrizioni e raccomandazioni."* *A nulla può valere questa affermazione in quanto non è mai stata effettuata alcuna Valutazione di Impatto Ambientale ma soltanto uno Studio di Impatto Ambientale."Il proponente ha presentato ai sensi dell'art. 3 del D.Lgs 20 agosto 2002, n. 190, un progetto preliminare comprendente il SIA. Coerentemente con questa fase di progettazione il proponente NON ha dettagliatamente specificato alcuni aspetti dell'opera che dovranno essere definiti in sede di progettazione definitiva."* *"Nella fase di realizzazione l'impatto sulla componente considerata risulta pertanto di un certo rilievo ed accettabile solo in presenza dell'attuazione delle misure di mitigazione e compensazione elencate nel SIA e delle ulteriori particolari cautele da adottare in fase di progettazione definitiva e di realizzazione dell'opera.*	\	Nel 2003 è stata esperita una regolare procedura di V.I.A. (si veda ad esempio la precitata delibera CIPE 120/2003, art. 1.1) ed i passaggi estrapolati da un documento ben più ampio ed inequivoco predisposto nell'ambito della procedura stessa, come risulta fin dalla denominazione del documento stesso, non recano elementi per confutarlo, né avvalorano in alcun modo le perentorie affermazioni in ordine all'asserita mancanza della V.I.A. Tanto è vero che attualmente è in corso una procedura di V.I.A. relativa alle sole tematiche oggetto di precedenti prescrizioni, al fine di valutarne l'osservanza (ex art. 3.2 della precitata delibera 120/2003).	NO
584	Arch. Paola Villani - Politecnico di Milano	Intera tratta	Nessun Protocollo	05/11/2014	DVA-2014-0036485	*Osservazione n. 10* *Lo Studio di Impatto Ambientale (SIA) redatto per ogni singolo dettaglio della tratta A/C non assolve la mancanza di VIA.* *Parimenti non può essere attribuito alcun valore all'affermazione riportata sempre a pagina 5 dello Studio di Incidenza "Conseguentemente all'approvazione del Progetto Preliminare, l'opera è stata recepita dai diversi strumenti Pianificatori (PTR, PTCP e PGT-PATI) sopravvenuti ai diversi livelli di governo del territorio, strumenti a loro volta dotati delle necessarie e relative procedure di Valutazione Ambientale Strategica e Valutazione di incidenza." anche perché, se cosi fosse stato la Valutazione di incidenza non sarebbe neppure stata redatta e presentata.*	\	Nel 2003 è stata esperita una regolare procedura di V.I.A. (si veda ad esempio la precitata delibera CIPE 120/2003, art. 1.1) ed i passaggi estrapolati da un documento ben più ampio ed inequivoco predisposto nell'ambito della procedura stessa, come risulta fin dalla denominazione del documento stesso, non recano elementi per confutarlo, né avvalorano in alcun modo le perentorie affermazioni in ordine all'asserita mancanza della V.I.A. Tanto è vero che attualmente è in corso una procedura di V.I.A. relativa alle sole tematiche oggetto di precedenti prescrizioni, al fine di valutarne l'osservanza (ex art. 3.2 della precitata delibera 120/2003).	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
585	Arch. Paola Villani - Politecnico di Milano	Intera tratta	Nessun Protocollo	05/11/2014	DVA-2014-0036485	*Osservazione n. 11* *Per quanto riguarda la linea A/C deve essere tenuto in assoluta considerazione quanto riportato nel PTCP della Provincia di Brescia che cosi dichiara: "Le infrastrutture sovracomunali di viabilità e trasporto pubblico e le relative misure di salvaguardia devono essere oggetto di accordo fra i soggetti territorialmente e funzionalmente interessati attraverso le forme di coordinamento previste dal piano. In particolare si rimarca il fatto che la linea alta velocita \ alta capacita nella tratta Brescia - Verona in fase di progettazione, pur nel rispetto delle competenze sovraordinate, dovrà assumere una configurazione di tracciato atta a garantire il minore impatto ambientale e paesaggistico sul territorio provinciale e al contempo l'imprescindibile accessibilità diretta al capoluogo (perseguendo altresì una razionalizzazione delle ipotesi progettuali fino ad ora sviluppate, evitando soluzioni che prevedono inutili e dispendiose duplicazioni, così come proposto dal Comune di Brescia) e alle aree vitali e strategiche per lo sviluppo del tessuto insediativo provinciale. "*	\	Le esigenze espresse nel passaggio citato del PTCP della Provincia di Brescia trovano riscontro nel Progetto Definitivo approntato, né l'Osservante formula al riguardo censure o critiche, limitandosi a formulare un condivisibile auspicio.	NO
586	Arch. Paola Villani - Politecnico di Milano	Intera tratta	Nessun Protocollo	05/11/2014	DVA-2014-0036485	*Osservazione n. 12* *Deve essere evidenziato quanta e riportato nel PCTP della Provincia di Brescia ed in particolare nelle Tabelle (pagina 13 e successive) del medesimo documento PTCP-VAS16, in particolare la Tabella a pagina 24 così recita "In relazione al tracciato dell'AV-AC ferroviaria, si esprime contrarietà al tracciato tangente il perimetro sud della città di Brescia, con una stazione di porla in località Montichiari. Tale previsione escluderebbe il collegamento diretto con la città capoluogo di provincia la cui stazione non può essere esclusa dal tracciato. L'uscita dalla città in direzione Verona, deve necessariamente avvenire sulla sede del tracciato ferroviario storico ed esistente, adeguatamente modificato per accogliere il traffico ferroviario previsto, evitando interferenze con le funzioni urbane lungo il tracciato e mitigando opportunamente gli impatti conseguenti." affermazione ripresa anche nelle pagine seguenti e per le quali si possono aggiungere riflessioni per quanta riportato alle pagine 35, 36 e successive, ed in particolare per quanta riportato alle pag. 42 e successive (pagine 49-50 e 53).*	\	Il tracciato del Progetto Definitivo presentato è già stato oggetto di aprrovaizione con la Delibera CIPE n.120 del 2003, ad eccezione della variante di Montichiari, oggetto dell'attuale CdS e VIA	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
587	Arch. Paola Villani - Politecnico di Milano	Intera tratta	Nessun Protocollo	05/11/2014	DVA-2014-0036485	*Osservazione n. 13* *A nulla possono valere gli Studi di Impatto Ambientale redatti per le singole Varianti, per le Aree di Cava o per i Cantieri.* *Infatti in calce alle singole Tavole del Progetto Definitvo la data riportata è quella del 22 luglio 2014. La Normativa nazionale e comunitaria su questo aspetto e chiarissima: non è possibile redigere un Progetto Definitivo prima che sia stata effettuata una Valutazione di lmpatto Ambientale, VIA che potrebbe anche imporre opportuni spostamenti di tracciato o imporre varianti.* *La normativa italiana su questo aspetto è chiarissima. Peri citati motivi gli elaborati riportati non costituiscono Valutazione di lmpatto Ambientale.*	\	La norma citata, art. 21, comma 2, lett. d) del D. Lgs. 152/2006, testualmente recita: <<L'autorità competente all'esito delle attività di cui al comma 1 … d) in carenza di tali elementi, indica le condizioni per ottenere, in sede di presentazione del progetto definitivo, i necessari atti di consenso, senza che ciò pregiudichi la definizione del successivo procedimento>>. Premesso che la V.I.A., come rilevato in precedenza, è già stata esperita ed è in corso il mero subprocedimento di valutazione dell'osservanza alle prescrizioni impartite, e premesso altresì che non si vede come dall'analisi delle aree di cava e dei cantieri possano derivare variazioni di tracciato, dalla norma anzidetta non discende affatto l'impossibilità di redigere il Progetto Definitivo prima della V.I.A	NO
588	Arch. Paola Villani - Politecnico di Milano	Intera tratta	Nessun Protocollo	05/11/2014	DVA-2014-0036485	*Osservazione n. 14* *II problema delle date assume aspetto importante anche perché le Osservazioni possono essere fatte soltanto qualora il progetto sia state ufficialmente posto a conoscenza del pubblico ma alla data del 30 settembre 2014 l'opera non risultava sul sito del Ministero dell'Ambiente, opera ferroviaria che non risulta nemmeno menzionata tra le voci in legenda.* *[…]* *Nella cartografia online, a qualsiasi scala (I) il tracciolino "è mobile". II fatto che si tratti di un tracciolino evidenzia lo state di approssimazione che caratterizza il progetto della tratta in esame: tratta Brescia-Verona in versione tracciolino (cosi come rappresentata sul portale Ancitel, rappresentazione cartografica costruita evidentemente in tutta fretta nell'ultima settimana del mese di ottobre 2014).* *Si vedano a titolo di esempio alcune immagini in calce riportate relative alla zona ove e prevista l'area di cantiere per la discesa della fresa meccanica a piena sezione necessaria per escavare la galleria ferroviaria di Lonato (BS).* *[…]* *Sulla mobilita del tracciolino si potrebbero scrivere pagine ma giova evidenziare in questa sede come per nessun altro progetto sottoposto a VIA e riportato sul Portale dell'ANCITEL il problema si ponga: a qualsiasi scala, sia che si tratti di metanodotto o di infrastruttura aeroportuale il disegno e ovviamente precisamente riferito e "fisso/determinato".* *[…]*	\	Lo Studio di Impatto Ambientale è stato regolarmente inviato a Ministero dell'Ambiente e appare regolarmente pubblicato sul sito. Ne è stata fatta inoltre apposta pubblicazione dui quotidiani come previsto dalla legge. Non si comprende l'osservazione sul "tracciolino mobile".	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
589	Arch. Paola Villani - Politecnico di Milano	Intera tratta	Nessun Protocollo	05/11/2014	DVA-2014-0036485	*Osservazione n. 15* *Il D.Lgs 152 del 3 aprile 2006 Norme in materia ambientale prevede un preciso iter per la VIA ed ii Consorzio Cepav 2 non ha ottemperato al disposto normative sulla base di molteplici articoli, in primis assenza di una VIA complessiva per tutta l'opera in oggetto, secondariamente assenza della valutazione di alternative e, in particolare, assenza dell'alternativa zero (Art. 20, 21, Art. 22 comma 3 punto d.). Ai sensi dell' Art. 29 la mancanza di una VIA complessiva per l'intera opera - qualora la stessa fosse autorizzata o approvata e annullabile per violazione di legge.*	\	Quanto alla presunta, ed in realtà insussistente, mancanza di una V.I.A. complessiva si è già controdedotto.	NO
590	Arch. Paola Villani - Politecnico di Milano	Intera tratta	Nessun Protocollo	05/11/2014	DVA-2014-0036485	*Osservazione n. 16* *La più volte menzionata Conferenza di Servizi citata nei documenti presentati al MATTM, Conferenza di Servizi svolta a seguito di una formale approvazione della VIA, e soltanto "citata" e non e stata svolta sulla base di un reale progetto definitivo e approvato, come si evidenzia dall'assenza di riferimenti più precisi alla stessa e dalle osservazioni pervenute e avanzate sia da parte del Ministero sia da altri Enti. Infatti se si osservano i documenti presenti sul sito del Ministero dell'Ambiente e evidente come lo Studio di impatto ambientale sia datato 7 luglio 2003 (ed ii Ministero abbia posto specifiche prescrizioni a fine agosto 2003)*	\	L'osservazione è di difficile comprensione. In ogni caso, la delibera CIPE n. 120/2003 ha perfezionato l'intesa Stato-Regione sulla scorta delle Intese generali quadro Governo-Regione Lombardia dell'11 aprile 2003 e Governo-Regione Veneto del 24 ottobre 2003, approvando il Progetto Preliminare anche ai fini della sua compatibilità ambientale. La Conferenza di Servizi sul Progetto Definitivo è in corso, tanto è vero che le osservazioni in esame sono state presentate proprio nell'ambito della relativa procedura. Le prescrizioni di agosto 2003 sono state recepite dalla delibera CIPE n. 120/2003 e ad esse è stata data un'attuazione sulla quale è in corso la Verifica di Ottemperanza.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
591	Arch. Paola Villani - Politecnico di Milano	Intera tratta	Nessun Protocollo	05/11/2014	DVA-2014-0036485	*Osservazione n. 17* *Ai proprietari dei beni interessati dai vincoli preordinati all'esproprio, deve essere inviato l'avviso dell'avvio del procedimento venti giorni prima dell'emanazione dell'atto se questo e compatibile con le esigenze di celerità del procedimento (e non pare proprio che per la tratta Brescia - Verona vi siano gli estremi per procedere in questo senso).* *Ora, sebbene il DPR 327/2001 dichiari al comma 3 dell'art. 11 come " La disposizione di cui al comma 2 [ovvero la comunicazione dell'apposizione del vincolo di esproprio] non si applica ai fini dell'approvazione del progetto preliminare delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi ricompresi nei programmi attuativi dell'articolo 1, comma 1, de/la legge 21 dicembre 2001, n. 443." è anche vero che la menzionata Legge 443/2001 esplicita come le opere da realizzarsi debbano essere state finanziate.* *L'art.1 comma 1 infatti cosi recita: "1. Il Governo, nel rispetto delle attribuzioni costituzionali delle regioni, individua le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese.* *L'individuazione è operata, sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, a mezzo di un programma, formulato su proposta dei Ministri competenti, sentite le regioni interessate, ovvero su proposta delle regioni, sentiti i Ministri competenti, e inserito nel Documento di programmazione economico-finanziaria, con indicazione degli stanziamenti necessari per la loro realizzazione." e circa il fatto che nel 2001 non fosse stata individuata alcuna risorsa e provato dal documento CIPE presente sul sito del Ministero dell'Ambiente.*	\	La fase espropriativa avrà inizio solo dopo l'approvazione da parte del CIPE, quindi è estranea alla Conferenza di Servizi. Non si comprende comunque la rilevanza, ai fini della procedura in esame, dell'esistenza o meno di un finanziamento 13 anni fa. Nel momento in cui avranno inizio gli espropri il relativo finanziamento, assegnato dal CIPE, sarà disponibile (anzi, lo è già oggi) nella misura necessaria per l'attività stessa. CONTRODEDUZIONE ALLA OSSERVAZIONE N.17 L'avviso ai proprietari interessati dell'avvio del procedimento per l'approvazione del progetto definitivo è stato correttamente eseguito ai sensi della legge 241/1990,con le forme richiamate dall'art.166 comma 2 del d.lgs 163/2006 e per gli effetti del comma 4 del medesimo articolo.Le disposizioni del citato comma 2 derogano alle disposizioni degli artt. 11 e 16 del D.P.R. 327/2001.	NO
592	Arch. Paola Villani - Politecnico di Milano	Intera tratta	Nessun Protocollo	05/11/2014	DVA-2014-0036485	*Osservazione n. 18* *La mancata individuazione delle risorse, intesa come chiara e precisa individuazione degli stanziamenti necessari alla realizzazione dell'opera, rende quindi inapplicabile quanta disposto all'art. 12 del citato DPR 327/2001 e nessun alto che comporti la dichiarazione di pubblica utilità potrà essere disposto.*	\	Vedasi controdeduzione precedente	NO
593	Arch. Paola Villani - Politecnico di Milano	Intera tratta	Nessun Protocollo	05/11/2014	DVA-2014-0036485	*Osservazione n. 19* *La Conferenza di Servizi potrà quindi essere indetta soltanto a seguito della precisa individuazione delle risorse necessarie alla realizzazione dell'opera e soltanto a seguito della Conferenza di Servizi (così come riportato nell'art. 12) potranno essere posti i vincoli preordinati all'esproprio.* *Quanta si è verificato nel periodo settembre - ottobre 2014, ad esempio contatti da parte di Tecnici CEPAV2 incaricati per indagini geologiche, non può essere contemplato ne autorizzato in assenza di progetto definitivo anche ai sensi del combinato disposto di cui agli art.14, 15e16 del già citato DPR 327/2001.*	\	Quanto alle indagini geologiche eseguite nel periodo settembre-ottobre 2014 gli accessi ai terreni dei privati sono avvenuti unicamente previo assenso di questi ultimi, mediante accordi di natura privatistica che non si possono – né avrebbe senso – impedire.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
594	Arch. Paola Villani - Politecnico di Milano	Intera tratta	Nessun Protocollo	05/11/2014	DVA-2014-0036485	*Osservazione n. 20* *In relazione a quanta esattamente dichiarato nella Relazione Istruttoria (a pagina 30): "l'esercizio previsto a livello progettuale sul sistema ferroviario fra Torino - Venezia e caratterizzato dalla circolazione di treni viaggiatori e merci su entrambe le linee (Alta Capacita e cosiddetta linea "storica') " occorre osservare come questa semplice affermazione, unitamente alla frase "i treni del servizio merci saranno ripartiti tra le due linee [nuova linea alta velocità alta capacita e linea storica] secondo un modello di servizio ottimale", infici ogni considerazione a favore della realizzazione della tratta A/C Brescia - Verona, alla luce del fatto che nessun treno merci risulta istradato lungo le linee Alta Velocita. Tutto ciò premesso appare evidente come sia possibile, oggi a oltre 22 anni di distanza dalla prima stesura della documentazione a supporto dello Studio di Impatto Ambientale perseguire la riduzione dei tempi di percorrenza, l'aumento del grado di omotachicità sulle tratte esistenti e l'istradamento di treni ad alta velocita, grazie al ricorso di soluzioni tecnologiche all'epoca [1992] difficilmente ipotizzabili e che consentono ora di non dover necessariamente costruire l'opera in esame.* *Si evidenzia come per la linea ferroviaria esistente Brescia - Verona R.F.I. riporti i seguenti valori:* *- Regime di circolazione B.A.B. - C.C.* *- Codifica massa assiale D4* *- Codifica per Traffico Combinato P/C80*	\	Le scelte di politica industriale non sono materia da affrontarsi in sede di osservazioni, né si può sostenere che nessun treno merci venga immesso nella Tratta AV/AC Brescia-Verona, che deve ancora essere realizzata. E' comunque chiaro che il raddoppiamento della linea ferroviaria, alleviando la linea storica dall'attuale carico, recherà vantaggio anche al traffico merci, ovunque il Gestore deciderà effettivamente di immetterlo	NO
595	Arch. Paola Villani - Politecnico di Milano	Intera tratta	Nessun Protocollo	05/11/2014	DVA-2014-0036485	*Osservazione n. 21* *Entrando nel merito del Decreto Legge n. 133 del 12 settembre 2014, Misure urgenti per l'apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del Paese, la semplificazione burocratica, l'emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle cattività produttive (G.U. n. 212 del 12 settembre 2014) meglio noto come "Decreto Sblocca Italia", possibile provvedimento che ha data impulso ad una accelerazione dell'istruttoria, occorre analizzare se lo stesso sia applicabile alla realizzazione della tratta in esame.* *In base all'art. 3 comma 2 a) del Digs 133/2014 la tratta Brescia - Verona non è ricompresa in quanta si cita soltanto la tratta relativa all"'ulteriore lotto costruttivo Asse AV/AC Verona - Padova"* *La tratta in questione non risulta citata neppure al punto c) dell'art. 3 comma 2, e non risulta citata tra le opere cantierabili entro il 30/04/2015.* *Per l'eventuale stima dei sovra costi necessari e l'analisi di sostenibilità economica e finanziaria per il gestore dell'infrastruttura, [[che sia]] corredata da stime ragionevoli anche in termini di relativi tempi di attuazione [[dell'opera]] occorre rimarcare un punto sostanziale : l'art. 1430 del D.Lgs 133/2014 menziona "le opere pubbliche" e come precedentemente illustrato la tratta Brescia - Verona non è mai stata considerata opera pubblica né è mai stata finanziata.*	\	Premesso che l'Opera è evidentemente pubblica ed è finanziata nonché cofinanziata dall'Unione Europea, la sua mancata inclusione espressa nel cd. "Decreto Sblocca Italia" non rileva, perché essa è realizzabile con gli strumenti ordinari.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
596	Arch. Paola Villani - Politecnico di Milano	Intera tratta	Nessun Protocollo	05/11/2014	DVA-2014-0036485	*Osservazione n. 22* *Non trattandosi di Valutazione di Impatto Ambientale il titolo di questo documento non è "Osservazioni alla VIA per la Linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano Verona" Bensì "Osservazioni per la realizzazione della linea ferroviaria AV/AC Torino Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona"*	\	Non rileva	NO
155	Osservazione dell'Azienda Serraglio di Brunner Fulvia & C. s.a.s.	Desenzano	Nessun Protocollo	05/11/2014	DVA-2014-0036487	stessa osservazione di cui alla lettera DVA-2014-0036476	\	si rimanda alla controdeduzione di cui alla lettera DVA-2014-0036476	NO
274	Sig. Bugni Gaetano	Sommacampagna	Nessun Protocollo	05/11/2014	DVA-2014-0036488	*Viabilità provvisorie e di cantiere all'interno di aree abitate e su strade secondarie Comunali in Comune di Sommacampagna (VR). Nelle tavale di progetto sono previste nuove strade provvisoria (sterrate e non) ed é previsto, inoltre, l'utilizzo di strade comunali secondarie anche all'interno di aree abitate. Si evidenzia che tali strade, concepite per un traffico automobilistico locale hanno dimensioni e struttura NON idonee per sopportare un traffico pesante continuo di breve e/o lungo periodo. Cio premesso si chiede, che venga creata una pista di cantiere posta immediatamente a Sud della progettanda linea ferroviaria AC/AV MI -VE. Tale strada, con percorso prevalente in area non abitata o scarsamente abitata, consentirebbe:* *- di ridurre al minimo l'impatto di disturbo alla popolazione residente (meno rumore a meno inquinamento atmosferico);* *- di ridurre i costi di trasporto di mezzi e persona (strada più breve)* *- di eliminare i costi per il rifacimento delle strade comunali sicuramente danneggiate dal transito dei mezzi pesanti.*	\	In sede di redazione del progetto esecutivo della cantieristica verranno effettuate le opportune valutazioni in merito alla richiesta presentata	SI parziale

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
272	Sig. Bugni Gaetano	Sommacampagna	Nessun Protocollo	05/11/2014	DVA-2014-0036489	*Realizzazione in TRINCEA della TAV dalla Provinciale n.26 Morenica allo snodo ferroviario in prossimità dell'autostrada del Brennero in Comune di Sommacampagna (VR). Premesso che il territorio compreso fra la Provinciale Morenica e l'autostrada del Brennero, su cui dovrebbe transitare la Tratta AC/AV "Milano - Venezia" - Tratta "Milano- Verona", è ricco di giacimenti ghiaiosi e quindi ideale per realizzare opere viarie in trincea o galleria, si chiede la modifica del progetto con tracciato dello stesso in trincea o galleria (sull'esempio della TAV Bolzano Verona). Tale modifica permette:* *- un risparmio sui consumo di suolo* *- un risparmio economico in quanto il terreno scavato per la realizzazione dell'opera potrebbe essere venduto e con i ricavi si potrebbe finanziare la TAV stessa;* *- un abbattimento dell'inquinamento acustico (quando la TAV sarà in funzione)* *- un abbattimento dell'inquinamento dell'aria e dell'inquinamento acustico durante la cantierizzazione in quanto non ci sarebbero mezzi per le strade comunali di Sommacampagna e Sona.* *In sintesi la realizzazione dell'opera in trincea risolve in buona parte i problemi di diffusione del rumore e riduce drasticamente l'impatto ambientale.*	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA. Si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati anche a seguito della presentazione della Valutazione di Impatto Ambientale (compatibilità ambientale dell'opera).	NO
273	Sig. Bugni Gaetano	Sommacampagna	Nessun Protocollo	05/11/2014	DVA-2014-0036490	*Cantierizzazione per la realizzazione della AC/AV Milano - Verona in Comune di Sommacampagna (VR). Nelle tavole di progetto sono previsti cantieri (delle dimensioni approssimative comprese tra i 50.000mq ed i 120.000mq) posti in aree non facilmente accessibili dai mezzi di cantiere e posti nelle vicinanze di aree urbanizzate. Ciò premesso si chiede, come già previsto nel vecchio progetto, che vi sia un unico cantiere posta in un'area, non abitata, individuata tra la via Bussolengo e l'esistente Ferrovia MI-VE in Comune di Sommacampagna. Tale soluzione consentirebbe di utilizzare il vicino casella autostradale di Sommacampagna per l'approvvigionamento dei materiali e delle persone funzionali al cantiere stesso evitando così di sovraccaricare ulteriormente il già gravato traffico locale di Sommacampagna riducendo, inoltre, al minimo il rumore di disturbo alla popolazione residente nonché l'inquinamento dell'aria dovuto al transito dei mezzi.*	\	I cantieri riportati sul progetto definitivo sono essenziali per la realizzazione dell'opera. Tuttavia in fase esecuitiva saranno possibili ottimizzazioni nella localizzazione ed estensione delle aree.	SI parziale
LO01	Comune di Lograto	Lograto	6959	5/11/2014	DVA-2014-0036491	*[...] 0. OSSERVAZIONE di carattere generale* *Non si può non considerare lo scenario insediativo-territoriale, sociale e trasportistico, in quanto quello assunto a riferimento undici anni fa (se non addirittura 23 anni fa, in occasione dello studio di fattibilità e della sua valutazione) è certamente obsoleto. Per questo motivo non pare logico afrontare un investimento di tale portata tenendo buone le risultanze della Via del 2003. In undici anni anche il panorama nazionale ed internazionale, oltre che coscienza della popolazione rispetto alle esigenze di uno sviluppo rispettoso dell'ambiente, sono molto mutate.* *Si chiede pertanto il rifacimeno completo della procedura di VIA sull'intero lotto funzionale. [...]*	\	Si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati, si osserva che a seguito di tale delibera dalla fine del 2003 la fascia di territorio interessata dalle opere è stata oggetto di vincolo preordinato all'esproprio.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
LO02	Comune di Lograto	Lograto	6959	5/11/2014	DVA-2014-0036491	*[...] Sempre a carattere generale, si osserva l'imprescindibilità di: - previsione di ripristino dei luoghi e di recupero ambientale a fine cantiere con le garanzie adeguate in termini fidejussori; - ripristino ambientale delle aree dedicate alle piste dl cantiere; [...]*	\	Tutte le aree acquisite temporaneamente, comprese le piste, saranno ripristinate in modo opportuno al fine di consentirne l'uso precedente le attività di costruzione. Le eventuali garanzie saranno espresse negli accordi di occupazione che saranno di volta in volta definiti.	SI Già Previsto
LO03	Comune di Lograto	Lograto	6959	5/11/2014	DVA-2014-0036491	*[…] - realizzazione di adeguate opere mitigative lungo il tratto ferroviario la cui altezza superi di 0,50 ml. Il piano di campagna. […]*	\	La parte 18 del progetto definitivo contiene il progetto di tutte le mitigazioni ambientali previste per l'inserimento dell'opera nel territorio.	SI Già Previsto
LO04	Comune di Lograto	Lograto	6959	5/11/2014	DVA-2014-0036491	*[...] A titolo collaborativo si segnala anche che: - nel Documento IN0500DE2RGCA00000010 vengono riportate erroneamente stime di scavato pari a 8 milioni mc contro i 10 milioni di mc risultanti dalle operazioni di somma algebrica; - nel documento DE2ROCA0000237 si legge della tipologia di materiale da ritombamento (circa 1.000.000 mc al netto del materiale di reimpiego nella sola cava BS2 di Lograto) e della sua provenienza. Viste le quantità di materiale necessario al ritombamento delle cave di prestito, l'uso del solo materiale di scavo della linea (decurtato del 10% da smaltire come rifiuto) non è sufficiente allo scopo. [...]*	\	Il progetto di ripristino della cava è riportato nella Parte 25 del PD. Nel caso di BS02 è previsto ritombamento con materiale degli scavi. Si precisa che presso gli altri siti estrattivi non è previsto l'impiego dei materiali inerti provenienti dal cantiere.	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
LO05	Comune di Lograto	Lograto	6959	5/11/2014	DVA-2014-0036491	*[...] Sono presenti a poca distanza dalla linea A.C./A.V. un cantiere BREBEMI, che risulta essere in fase di esaurimento dell'attività, e il "Raccordo autostradale tra il casello di Ospitaletto (A4), il nuovo casello di Poncarale (A21) e l'aeroporto di Montichiari", ultimato da Azzano Mella fino a Castenedolo; [...] 1. OSSERVAZIONE [...] il cantiere operativo L.2.0.3 sia indicato pari a di 168.231 m^2 nella Relazione dello SIA, mentre nei documenti cartografici della stesso le dimensioni indicate sono di 156.272 m^2. [...] Oltre che per le sue dimensioni il cantiere risulta impattante per:* *- La vicinanza con il Nucleo di Antica Formazione di Navate [...];* *- La potenziale presenza di reperti archeologici [...] viene valutata a rischio archeologico medio (e non alto);* *- La vista dei uno dei punti panoramici di rilevanza paesistica presente nel comune determinandone la sua occlusione [...];* *- la Rete Ecologica Regionale che qualifica l'area come elemento primario della RER (fontanili del Mella) nonché come Ganglo primario a livello Comunale [...].* *- l'area vincolata con Atto Notorio alla produzione di biogas dell'adiacente impianto.* *[...] l'area del cantiere è in conflitto con la classificazione di sensibilità paesistica del comune che inserisce le aree relative in classe 3 e 4 [...]* *Per questi motivi si chiede di rivedere dimensione e collocazione del cantiere. Si possono proporre due alternative (Figura 1):* *- la ricollocazione, sfruttando quello già esistente e non più utilizzato dalla Bre.Be.Mi., di recente ultimazione;* *- oppure lo spostamento della stesso a ridosso della linea all'altezza della svincolo della SP19, in parte in comune di Lograto e in parte in comune di Travagliato,* *Nel prime caso, il cantiere si troverebbe più a nord di quello previsto, ma su un sedime di dimensioni molto significative, mentre nella seconda opzione sarebbe più prossima all'attuale collocazione e di dimensione simile. [...]* Si segnala che nel documento sono riportati gli impatti dell'osservazione sulle componenti ambientali.	\	In sede di P.E. si valuterà l'ipotesi da voi formulata in merito alla ricollocazione di cantiere nei pressi della SP19 nell'ambito del territorio del Comune di Lograto. La prima ipotesi non è percorribile sia per la distanza sia perché l'area indicata non risulta essere corrispondente ad un cantiere Brebe Mi in fase di dismissione. Non risultano problemi circa l'impianto di biogas.	SI parziale
LO06	Comune di Lograto	Lograto	6959	5/11/2014	DVA-2014-0036491	*[...] 2. OSSERVAZIONE* *La viabilità di cantiere L.2.0.3 al momento coinvolge immotivatamente l'intero tratto di accesso al Nucleo di Antica Formazione di Navate (via Navate). Non si comprende tale scelta visto che l'accesso al cantiere risulta prossimo alla SP21 (via Martiri della Libertà), mentre la viabilità di cantiere indicata prosegue quasi interamente per tutta via Navate costeggiandolo (Figura 2). Inoltre nella tavola IN05000E2P7CA0000002 tale viabilità risulta assente, mentre è presente nella tavola IN0500DE2P5CA00000181. Si fa notare inoltre che il punto di accesso al cantiere nella parte nord potrebbe essere raccordato a via Navate. Si osserva quindi, qualora il cantiere restasse nell'attuale posizione, che venga rivista la viabilità del cantiere stesso, escludendo via Navate e raccordando l'incrocio di accesso al cantiere con via Martiri della libertà e via Navate. Inoltre attraverso la rotonda di accesso al cantiere si dovrà prevedere la realizzazione di un tratto di collegamento (circa 50 m) in ingresso/uscita alla zona produttiva esistente. [...]* Si segnala che nel documento sono riportati gli impatti dell'osservazione sulle componenti ambientali.	\	Via Navate risulta interessata dalla cabina MT e dal recapito degli scarichi per successiva adduzione al recapito. In sede di redazione del P.E. si valuterà un diverso posizionamento al fine di non interessare via Navate. Per quanto riguarda il raccordo alla zona industriale si provvederà alla sua realizzazione quale opera temporanea.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
LO07	Comune di Lograto	Lograto	6959	5/11/2014	DVA-2014-0036491	*[...] 3. OSSERVAZIONE* *La Cava di prestita BS02 ha una superficie d'area estrattiva di 329.221 m^2 e un volume estraibile di 1.049.774 m^3 (con profondità massima di scavo di 6,9 m). Tale cava si pone in contrasto con:* *- le Aree Agricole di Valenza Paesistica (identificate in due fasce ai margini Est ed a Sud) previste dal PTCP, nelle quali sono peraltro vietate attività e trasformazioni che alterino i caratteri geomorfologici, vegetazionali e di percezione visuale [...].* *- la Rete Ecologica Regionale che qualifica l'area come elemento Secondario della RER identificato da Sistemi complessi caratterizzati dalla netta prevalenza di aree di significativo valore naturalistico tra loro continue [...].* *[...] la cava è in conflitto con la classificazione di sensibilità paesistica del comune che situa le aree in classe 3 e 4 [...] In prossimità della cava di prestito prevista (circa ad 800 m) ne esiste già una in attività che si chiede possa essere sfruttata in alternativa (totale o parziale) a quella prevista (Figura 3). La cava esistente alla quale si fa riferimento é la ATEg18 del Piano Cave della provincia di Brescia'. Essa ha una superficie dl 404.491 m^2 e una profondita massima scavabile dl 25 m. Il Piano Cave prevede un volume complessivo stimato del giacimento pari a 2.800.000 m^3 con una produzione totale di 1.000.000 m^3 in 10 anni e un residuo stimato di 1.800.000 m^3. L'ultimo aggiornamento disponibile relativo al volume cavato fornito dalla Provincia di Brescia e messo a disposizione dal comune (31.12.2013) è pari a 585.000 m^3. Più in generale, poiche sono presenti sul territorio bresciano diversi bacini estrattivi, sottoutilizzati a causa della crisi che ha colpito il settore edilizio dal 2008 e poiché è prevista nel 2015 la revisione del Piano Cave Regionale decennale, che permetterebbe di evitare ulteriori ridimensionamenti della forza lavora nel settore, si ritiene inutile e dannosa l'apertura di nuove cave di prestito, essendovi già ampia disponibilità di bacini estrattivi sui territorio. Per questa motivo si osserva l'inutilità della Cava di prestito BS02 chiedendo il suo stralcio. [...]* Si segnala che nel documento sono riportati gli impatti dell'osservazione sulle componenti ambientali.	\	Il proponente ritiene che possano essere recepite le richieste pervenute dal territorio e quindi che possa essere modificato il progetto solo in concomitanza dell'attuazione contemporanea delle seguenti condizioni che costituiscono, di fatto, una ridistribuzione dei punti di estrazione, compatibile con una distribuzione delle cave equilibrata lungo il tracciato ferroviario. Qualora una sola delle seguenti condizioni non fosse ritenuta opportuna il proponente conferma la richiesta delle 7 cave di prestito come ipotizzate in PD e sommariamente riepilogate in precedenza. Di seguito si riporta quindi la soluzione complessiva e trasversale ipotizzata a seguito del confronto con il territorio: • Possibilità di sfruttare la cava posta nell'ATEg18 (Lograto) Si ritiene plausibile attingere dalle riserve di inerti disponibili nell'ambito dell'ATEg18 di Lograto. Gli Enti ed il proprietario della cava sono favorevoli a tale significativo potenziamento, che evita il coinvolgimento di nuove aree. Per gli inerti in esubero verrà messa a disposizione l'area dell'ATEg 14 (Cazzago S. Martino – Travagliato) e la stessa ATEg18 per le quali sono già autorizzati interventi di rimodellamento per il recupero ambientale con l'impiego di terre e rocce da scavo. Tale assetto nel comune di Lograto è stato segnalato nei primi mesi del 2015 dall'Amministrazione Comunale e dal proprietario delle aree interessate. • Possibilità di sfruttare la cava posta nell'ATE n. 26. Considerato che allo stato l'ATE è già stato in parte coltivato, si ritiene plausibile una autorizzazione per una nuova escavazione fino ad una quota di -35 mt, come previsto dalle schede del piano cave dell'ATE 26 ristabilendo il piano agricolo alla nuova quota. Gli Enti ed il proprietario della cava sono favorevoli a tale significativo potenziamento, che evita devastazione di nuove aree. Tale cava era stata segnalata quale cava alternativa dal Comune di Calcinato. • Possibilità di sfruttare la cava posta nell'ATE n. 42. Considerato che allo stato l'ATE è già stato coltivato per una profondità di -7 mt, si ritiene plausibile una autorizzazione allo scavo fino alla quota di -17 mt e ristabilire il piano agricolo alla nuova quota di progetto. Gli Enti ed il proprietario della cava sono favorevoli a tale significativo potenziamento, che evita devastazione di nuove aree. • Sfruttamento dell'area del nuovo centro logistico "comparto sud" in Comune di Castenedolo, in prossimità alla futura stazione ferroviaria A.V. Il piano regolatore vigente già prevede detto insediamento, senza quindi intervenire su nuove aree agricole (recepimento osservazione "Valore Reale SGR" asseverata dal Comune di Castenedolo), tale insediamento prevede uno scavo complessivo di materiale di circa 1.500.000 mc per la realizzazione di un intervento immobiliare. Il materiale proveniente da tale scavo potrebbe essere utilizzato, opportunamente trattato, come inerte per la realizzazione della nuova linea AV/AC. • Scavo in area posta in prossimità all'imbocco Ovest della galleria di Lonato per una superficie di mq. 220.000, area destinata alla futura realizzazione del comparto logistico/industriale, come da osservazione del Comune di Lonato. In ottemperanza ad una precedente convenzione sottoscritta dal Comune di Lonato sull'area in questione è previsto un abbassamento del piano finito di circa 3,5 m dal piano campagna con successivo riporto di materiale per circa 1,00 mt. Per recepire la richiesta economica del Comune stesso, pari ad Euro 3.500.000 circa, e consentire che ciò non determini aggravi di costi al progetto, la domanda potrà essere accettata nei termini che si riportano: - approfondimento fino a -5 mt dall'attuale piano campagna o comunque fino ad una profondità tale da permettere l'escavazione di almeno 1.000.000 mc; - ritombamento fino a -2.50 mt senza corresponsione di oneri; - disponibilità gratuita dell'area ad uso cantiere per un periodo compreso tra il 2015 ed il 2020. • Approvvigionamento mediante lo sfruttamento dei poli estrattivi esistenti sul territorio della provincia di Verona. In luogo della coltivazione di una cava di prestito in Comune di Castelnuovo, registrata la contrarietà del Comune stesso, si provvederà allo scavo dei poli esistenti prossimi all'esaurimento, che dovranno pertanto ottenere gli strumenti necessari ad un ampliamento, quale ad esempio la cava in ghiaia denominata "Corte Betlemme" in Comune di Sommacampagna, autorizzata con DGRV 276 del 15/03/2011, per la quale è in corso un iter istruttorio di ampliamento, oppure le Cave S.E.I. ed Inerti S.Valentino, nel Comune di Bussolengo.	SI
LO08	Comune di Lograto	Lograto	6959	5/11/2014	DVA-2014-0036491	*[...] 4. OSSERVAZIONE* *Qualora l'osservazione precedente non venisse accolta si fa notare che la viabilità per l'accesso alla cava BS02 risulta problematica in quanto il passaggio sulla ex SS 235 (via VI novembre) creerebbe una traffico indotto significativo (19.000 veicoli/giorno reali, rispetto agli 8.000 secondo il DERGCA0000001) e poco consono alle caratteristiche funzionali e geometriche della strada. Inoltre la strada di accesso alla cava, una strada privata, attualmente presenta dei problemi di incidentalità per i mezzi pesanti che accedono all'adiacente "area produttiva 4 novembre": tali problemi risulterebbero necessariamente accentuati dalla presenza di un maggior numero di veicoli. Si chiede quindi di rivalutare la viabilità in entrata alla cava. [...]*	\	Quanto richiesto sarà valutato in sede di PE.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
LO09	Comune di Lograto	Lograto	6959	5/11/2014	DVA-2014-0036491	*[...] OPERE DI COMPENSAZIONE RICHIESTE* *Le priorità dell'amministrazione comunale sono legate alla viabilità perciò si richiedono i seguenti interventi:* *1. la prosecuzione di via Aldo Moro in modo da realizzare un incrocio su via Orzinuovi in prossimità del cimitero (come previsto dal PGT). L'incrocio prevede secondo il PGT un'isola spartitraffico che consente la svolta soltanto in mano destra. Inoltre si prevede la realizzazione del marciapiede lungo via Aldo Moro e sistemazione del marciapiede da Via Giovanni XXIII al cimitero (Figura 4_1)(anno di realizzazione 2016); [...]*	€ 420.000	La richiesta si ritiene accoglibile.	**SI**
LO10	Comune di Lograto	Lograto	6959	5/11/2014	DVA-2014-0036491	*[...] OPERE DI COMPENSAZIONE RICHIESTE* *Le priorità dell'amministrazione comunale sono legate alla viabilità perciò si richiedono i seguenti interventi: [...]* *2. la realizzazione di 2 rotatorie sulla SP21 (Travagliato - Bagnola). Lungo tale strada ci sono notevoli problemi di visibilità dei veicoli che potrebbero essere risolti con l'inserimento delle rotatorie (Figura 4_2). Un delle rotonde e all'incrocio di Via Calini, Via Verdi e Via XXV Aprile (anno di realizzazione 2017) mentre l'altra e all'incrocio tra Via Tito Speri, Via XXV Aprile e Via Valabbio (anno di realizzazione 2018); [...]*	€ 720.000	La richiesta si ritiene accoglibile.	**SI**
LO11	Comune di Lograto	Lograto	6959	5/11/2014	DVA-2014-0036491	*[...] OPERE DI COMPENSAZIONE RICHIESTE* *Le priorità dell'amministrazione comunale sono legate alla viabilità perciò si richiedono i seguenti interventi: [...]* *3. il mantenimento della contro strada in uscita da Via Navate verso la rotatoria BREBEMI ad est, anno di realizzazione 2020; [...]*	\	Nulla osta alla cessione, al termine dei lavori, del tratto di pista interessato nello stato in cui si troverà al termine dei lavori senza alcun intervento di ripristino o adeguamento. Sarà a carico del Comune la procedura per l'acquisizione delle aree.	SI
LO12	Comune di Lograto	Lograto	6959	5/11/2014	DVA-2014-0036491	*[...] OPERE DI COMPENSAZIONE RICHIESTE* *Le priorità dell'amministrazione comunale sono legate alla viabilità perciò si richiedono i seguenti interventi: [...]* *4. la realizzazione della pista ciclabile da via Navate verso la rotatoria di cantiere realizzata ad ovest (anno di realizzazione 2021); [...]*	€ 230.000	La richiesta si ritiene accoglibile.	SI
LO13	Comune di Lograto	Lograto	6959	5/11/2014	DVA-2014-0036491	*[...] OPERE DI COMPENSAZIONE RICHIESTE* *Le priorità dell'amministrazione comunale sono legate alla viabilità perciò si richiedono i seguenti interventi: [...]* *5. la realizzazione di una pista ciclabile lungo via Navate (anno di realizzazione 2021); [...]*	€ 290.000	La richiesta si ritiene accoglibile. La pista interesserà l'intera lunghezza di Via Navate.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
LO14	Comune di Lograto	Lograto	6959	5/11/2014	DVA-2014-0036491	*[...] OPERE DI COMPENSAZIONE RICHIESTE* *Le priorità dell'amministrazione comunale sono legate alla viabilità perciò si richiedono i seguenti interventi: [...]* *6. la realizzazione di una rotatoria tra via Rudiano e via Crocifisso (Figura 4_3)(anno di realizzazione 2019). [...]*	€ 350.000	La richiesta si ritiene accoglibile.	SI
LO15	Comune di Lograto	Lograto	6959	5/11/2014	DVA-2014-0036491	*[...] OPERE DI COMPENSAZIONE RICHIESTE* *Le priorità dell'amministrazione comunale sono legate alla viabilità perciò si richiedono i seguenti interventi: [...]* *7. la messa in sicurezza di via Crocefisso mediante la realizzazione di idonea protezione guard-rail verso la roggia irrigua in lato ovest (anno di realizzazione 2017). [...]*	€ 530.000	La richiesta si ritiene accoglibile. La messa in sicurezza di via Crocefisso verrà realizzata per una lunghezza di 2.300 dall'incrocio di Via Rudiana fino all'intersezione con la linea AV.	SI
128	Don Franco Perazzani	Castelnuovo	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036494	*[...] si chiede che il ponte di collegamento tra via S. Lorenzo ed il paese di Cavalcaselle venga ripristinato dopo i lavori, per mantenere l'accesso alla chiesetta "Madonna degli Angeli", considerato e officiato come santuario della madonna della popolazione e della parrocchia.*	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA. Si precisa che la chiesetta è raggiungibile dal Nuovo Cavalcavia di via Mantovana posto circa 300 m a est del Cavalcavia esistente ; si ritiene che un ulteriore cavalcavia sia invasivo sul territorio per la necessità dei vincoli di tracciamento secondo le norme stradali	NO
AZ01	Comune di Azzano Mella	Azzano Mella	6132	05/11/2014	DVA-2014-0036496	*OSSERVA quanto segue:* *Preliminarmente:* *- si richiede, in accordo con altri enti, di poter approfondire i documenti messi a disposizione, sia per la loro complessità sia per il fatto che non sono aggiornati alla situazione attuale;* *- risulta necessario, da parte del sistema socio-economico provinciale (Comuni - compreso il capoluogo Brescia e Provincia in primo luogo) approfondire strategie certe riguardo lo sviluppo dell'area aeroportuale di Montichiari in quanto, allo stato attuale e senza certezze sul futuro della stessa, appare di tutta evidenza come la costruzione della tratta in oggetto, i relativi costi e il sacrificio dei territori attraversati, risultino ingiustificati rispetto alla previsione di transito di soli 18 treni al giorno (assunto che appare inattendibile la maggior previsione di transito dei treni merci). I necessari approfondimenti consentiranno di stabilire se sia piuttosto da preferire la linea storica Milano Treviglio Brescia Verona.* *[...]*	\	Le osservazioni preliminari sullo sviluppo dell'area aeroportuale di Montichiari esulano dalle competenze specifiche del soggetto proponente e sono quindi da rivolgersi agli Enti con funzioni di pianificazione del territorio; si ricorda solo a tale proposito che la scelta dell'opera e del tracciato così come riportato sull''attuale progetto definitivo è frutto dell'iter di approvazione sul progetto preliminare da parte di tutti i livelli competenti (Regioni, Ministeri, CIPE).	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
AZ02	Comune di Azzano Mella	Azzano Mella	6132	05/11/2014	DVA-2014-0036496	*[...] Punto 1: Censimento dei ricettori - Elaborato IN0500DE2SHIM00060020* *Si evidenzia che nel territorio comunale di Azzano Mella, tra i ricettori di rumore e vibrazioni è stato rilevato un unico edificio (cascina Fenilnuovo) posta in lato Sud a circa 25 m dall'infrastruttura. Si segnala che in prossimità della futura linea ferroviaria sono presenti altri tre cascinali non rilevati tra i ricettori:* *- Cascina Fornasetta, a destinazione prevalentemente residenziale, posta a circa 270 metri dall'infrastruttura, in lato Nord;* *- Cascina Cizzanello, a destinazione residenziale ed agricola, posta a circa 360 metri dall'infrastruttura, in lato Nord;* *- Cascina Bonifica, a destinazione residenziale ed agricola, posta a circa 410 metri dall'infrastruttura, in lato Sud.* *Si chiede di inserire anche i suddetti fabbricati tra i ricettori da monitorare, per l'installazione di eventuali schermature fonoassorbenti o di abbattimento delle vibrazioni. [...]*	\	Il censimento dei ricettori è stato effettuato in conformità alla normativa vigente. Infatti il DPR 459/98 all'articolo 4 comma 1 prevede: "*Per le infrastrutture di nuova realizzazione con velocità di progetto superiore a 200 km/h il proponente l'opera individua i corridoi progettuali che meglio tutelino anche i singoli ricettori e quindi tutti i ricettori presenti all'interno di un corridoio di 250 m per lato, misurati a partire dalla mezzeria del binario esterno e fino la larghezza del corridoio può essere estesa fino a 500 m per lato in presenza di scuole, ospedali, case di cura e case di riposo*". Per quanto riguarda il monitoraggio ambientale questo, nel caso in cui si dovessero evidenziare situazioni di cricità oggi non previste presso altri edifici potranno essere effettuate eventuali misure integrative, in accordo con gli Enti di controllo.	NO
AZ03	Comune di Azzano Mella	Azzano Mella	6132	05/11/2014	DVA-2014-0036496	*[...] Punto 2: Area di stoccaggio c/o progressiva 76+425* *Si segnala che l'area di stoccaggio prevista alia progressiva 76+425 rientra parzialmente nella zona di rispetto (con estensione 200m) del pozzo dell'acquedotto comunale. Al fine di tutelare la qualità e la quantità della risorsa idrica captata, sono quindi vietati gli insediamenti e le attività di cui all'art. 94, comma 4, del D. Lgs. 152/2006. [...]*	\	L'area sarà rilocalizzata in modo da non interferire con il pozzo dell'acquedotto comunale	SI
AZ04	Comune di Azzano Mella	Azzano Mella	6132	05/11/2014	DVA-2014-0036496	*[...] Punto 3: Interferenza idraulica con Vaso Mandolossa* *Come evidenziato anche nell'elaborato IN0500DE2N4SA000A1801, l'interferenza tra la futura linea ferroviaria ed il Vaso Mandolossa costituisce un ambito di potenziale criticità ecosistemica. Il Comune di Azzano Mella ha aderito ad un progetto di rete ecologica sovraccomunale, con Ente capofila il Parco Agricolo Regionale del Monte Netto, rispetto al quale si chiede di verificare la coerenza con i principi fondamentali. [...]*	\	L'intervento di inserimento ambientale non è di competenza del proponente in quanto sarà a cura di Autostrade Centropadane	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
AZ05	Comune di Azzano Mella	Azzano Mella	6132	05/11/2014	DVA-2014-0036496	*[...] Punto 4: Piste di cantiere* *Si segnala che la pista di cantiere prevista ad Ovest del raccordo tra la bretella autostradale ACP e la S.P. IX dovrà risolvere numerose interferenze idrauliche con i canali inclusi nel Reticolo Idrico Minore del Comune di Azzano Mella. In particolare, la considerevole differenza di quota esistente tra i terreni agricoli e i vasi irrigui, richiederà l'esecuzione di rilevati che potrebbero determinare ostacolo al deflusso delle acque di irrigazione e di quelle meteoriche in occasione di eventi atmosferici di forte intensità. La realizzazione delle piste di cantiere dovrà quindi includere anche l'esecuzione di canali provvisori per lo scolo delle acque. Si dovrà altreì porre particolare attenzione ai ripristini dello stato dei luoghi a opere ultimate, al fine di non creare pregiudizio all'attività agricola ed alla produttività nelle aree interessate dal passaggio dei mezzi di cantiere e dal deposito dei materiali da costruzione. [...]*	\	La risoluzione delle interferenze idrauliche delle piste è già prevista. Si dettaglierà in PE	SI Già Previsto
AZ06	Comune di Azzano Mella	Azzano Mella	6132	05/11/2014	DVA-2014-0036496	*[...] Punto 5: Fontanili attivi - Elaborato IN0500DE2NZAC00020021* *Nell'atlante cartografico relativo alla componente ambiente idrico sotterraneo, non risultano rilevati i seguenti fontanili attivi presenti sul territorio comunale nelle adiacenze dell'infrastruttura in progetto:* *- Fontanile sui Vaso Gatello, in lato Nord alla futura linea ferroviaria, all'altezza della progressiva 76+800, con orientamento parallelo alla rete;* *- Fontanile sul Vaso Gatello, in lato Sud alla futura linea ferroviaria, in corrispondenza dell'area di stoccaggio prevista all'altezza della progressiva 76+425, con orientamento parallelo all'infrastruttura;* *[...]*	\	Si prende atto dell'osservazione. Il progetto esecutivo adotterà le idonee misure di salvaguardia	SI
AZ07	Comune di Azzano Mella	Azzano Mella	6132	05/11/2014	DVA-2014-0036496	*[...] Punto 6: Analisi vibrazioni in corrispondenza della Cascina Fenilnuovo* *In considerazione dell'estrema vicinanza della Cascina Fenilnuovo (progressiva 77+475) all'infrastruttura ferroviaria in oggetto e del fatto che la stessa è classificata nel vigente P.G.T. come edificio rurale di interesse storico-ambientale, si prescrive un'analisi approfondita delle vibrazioni ivi prodotte dall'esercizio della linea di Alta Velocità, in relazione alia conservazione del fabbricato ed al confort abitativo dei suoi residenti. [...]*	\	Il progetto contiene una analisi delle vibrazioni indotte dal transito ferroviario con l'identificazione degli edifici critici per i quali potrebbe rendersi necessaria l'adozione del sistema di mitigazione già definito. Poiché però l'analisi della propagazione delle vibrazioni dipende da numerosi fattori specifici e che in parte cambiano da punto a punto del territorio attraversato (come caratteristiche del manufatto su cui transita il convoglio, caratteristiche del sottosuolo, caratteristiche delle fondazioni e della struttura dell'edificio) la soluzione che si prevede di adottare (già sperimentata con successo su altre linee ferroviarie) è quella di effettuare puntuali misure in occasione dei primi transiti ferroviari (preesercizio) al fine di identificare quali ricettori effettivamente siano da mitigare e fornire i necessari elementi per il dimensionamento dei setti antivibranti. Ulteriori misure di vibrazioni sono effettuate dopo l'esecuzione dell'intervento di mitigazione al fine di verificarne l'efficacia.	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
AZ08	Comune di Azzano Mella	Azzano Mella	6132	05/11/2014	DVA-2014-0036496	*[...] Punto 7: Realizzazione di passaggio ciclo-pedonale in corrispondenza del Vaso Mandolossa* *All'interno dell'iniziativa sovraccomunale tesa a realizzare e mantenere una percorso ciclabile denominato "Via Dei Fontanili", avente estensione di oltre 50Km ed interessante tra gli altri anche i Comuni di Lograto (capofila), Castel Mella, Torbole Casaglia e Travagliato, l'Amministrazione Comunale di Azzano Mella intende realizzare, in corrispondenza della pista di cantiere posta ad Est del raccordo tra la bretella autostradale ACP e la S.P. IX, un tracciato ciclopedonale protetto di collegamento tra i Comuni di Azzano Mella e Castel Mella. Tale percorso però risulta non in sicurezza alla progressiva 78+175, in corrispondenza dell'interferenza tra il Vaso Mandolossa e il raccordo autostradale ACP, ora, e la linea ferroviaria di A.V./A.C., in futuro. Si chiede quindi la messa in sicurezza del passaggio sotto l'infrastruttura ACP e la futura linea A.V/A.C., al fine di concretizzare il collegamento ciclo-pedonale sopra illustrato, interno alle opere di compensazione e mitigazione realizzate per la bretella autostradale de quo. [...]*	\	Si premette che la Via dei Fontanili attraversa ACP in corrispondenza di Via Pontegatello con un sottopasso già predisposto da ACP; l'intervento richiesto non può pertanto essere a carico del Proponente. In corrispondenza del Fiume Mandolossa la linea AV è in Viadotto, dunque permeabile anche per attraversamenti di piste ciclabili.	NO
AZ09	Comune di Azzano Mella	Azzano Mella	6132	05/11/2014	DVA-2014-0036496	*[...] Punto 8: Tratto di ex S.P. IX in disuso* *La realizzazione della bretella autostradale ACP, del raccordo con la S.P. IX e della variante alla stessa, ha comportato la dismissione di un tratto di strada provinciale S.P. IX in località Pontegatello nel territorio di Azzano Mella. Una porzione di tale strada dismessa (avente lunghezza di circa 400 metri per una larghezza media di 7,50 m), quella posta a Nord-Est dell'abitato di Pontegatello, non riveste più valenza viaria tale da giustificarne le dimensioni trasversali. Tale infrastruttura fu realizzata sottraendo terreni alla coltivazione e, soprattutto, modificando significativamente il paesaggio agricolo circostante che, per il resto, conserva praticamente intatte le peculiarità tipiche del borgo rurale della bassa pianura bresciana. In un'ottica di recupero dello scenario agreste e di restituzione alla coltivazione di aree ormai inutilizzate, si chiede di valutare la possibilità di demolire la struttura viaria su dettagliata, recuperandone la massicciata per la realizzazione delle opere in progetto per la linea ferroviaria A.V./A.C., ripristinando la destinazione agricola delle aree così recuperate. Se accolta, la presente osservazione consentirebbe altresì di evitare l'estrazione di nuovo materiale di cava, recuperabile da strutture esistenti e non più necessarie. [...]*	\	In questa fase non si ritiene di poter utilizzare il materiale indicato in quanto, anche in relazione alle limitate quantità, non pare tecnicamente ed economicamente fattibile.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
AZ10	Comune di Azzano Mella	Azzano Mella	6132	05/11/2014	DVA-2014-0036496	*[...] Punto 9: Compensazioni ambientali* *Il progetto non prevede alcuna compensazione ambientale. Si richiede pertanto di integrare il progetto con le necessarie compensazioni inerenti, a titolo esemplificativo e non esaustivo:* *- compensazioni ambientali, naturalistiche e viabilistiche, anche minori;* *- realizzazione del percorso ciclo-pedonale richiamato al precedente punto 7, a Nord e Sud del passaggio in corrispondenza del Vaso Mandolossa, così da creare una greenway di collegamento tra i Comuni di Azzano Mella e di Castel Mella, che consentirebbe anche di concretizzare la potenzialità delle opere di mitigazione realizzate dalla società Autostrade Centro Padane sotto il profilo della mobilità lenta. Il tracciato potrà sfruttare, per il tratto Sud, la pista di cantiere prevista in progetto, mentre il tratto a Nord del passaggio sui Vasa Mandolossa sarà da realizzare fin oltre la cascina Cizzanello. In tal senso ci riserviamo di far avere una descrizione di maggio dettaglio delle richieste.*	€ 730.000	Quanto proposto è realizzabile. In particolare si prevede che la pista ciclopedonale sia realizzata mediante: - realizzazione di un nuovo tratto di pista ciclopedonale in corrispondenza del Vaso Mandolossa che sottopassando il viadotto ferroviario si sviluppa in direzione Nord per una lunghezza complessiva di cica 600 metri fino alla Cascina Cizzanello; - riqualificazione della pista di cantiere, a fine lavori, in pista ciclopedonale per lo sviluppo a Sud, per una lunghezza di circa 1.500 metri.	SI
154	Sigg. Attilio Cavaliere e Carmela Rita Poltronieri	Desenzano	Nessun Protocollo	05/11/2014	DVA-2014-0036509	*Osserva* *Che (come risulta dalla tavola 5 di 7 della cantierizzazione). le aree da occuparsi in via provvisoria, interessano delle parti di mia proprietà, che sono per l'azienda che conduce il fondo, di interesse strategico* *Nello specifico:* *Per quanto riguarda il Fg. 43 mapp. 123, 160 e 167 e 430* *Al limite dell'attuale strada pubblica esiste l'impianto di irrigazione privato che viene utilizzato anche per altri fondi dell'azienda Agricola omonima* *Per quanto riguarda il Fg. 43 mapp. 171 e 172* *Sono interessati da una unica strada di accesso all'azienda idonea alla percorrenza delle attrezzature agricole ed altri mezzi dei fornitori* *Per quanto riguarda il Fg. 43 mapp. 174 e 172* *Sono aree adibite alle attività ludiche dell'agriturismo che costituisce una delle fonti principali di guadagno dell'azienda* *Alla luce delle suesposte osservazioni, sono fiducioso in un Vostro accoglimento, al fine di limitare i danni all'azienda agricola.*	\	Le aree e viabilità di cantiere saranno ridefinite, in sede di redazione del Progetto Esecutivo ed in corso di esecuzione dei lavori saranno garantiti gli accessi. Eventuali danni materiali saranno valutati e compensati nel rispetto della normativa vigente.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
MO01	Comune di Montichiari	Montichiari	35828	05/11/2014	DVA-2014-0036514	*[…]* *In ragione degli esiti delle analisi (alla lettura delle quali si rimanda per i dettagli tecnici e metodologici) emerge in sostanza la proposta di rivalutare la necessità di realizzare le cave di prestito o, quanto meno, di rivalutare una loro localizzazione all'interno di ambiti estrattivi già autorizzati, sia per contenere gli impatti cumulativi, sia per contenere il consumo di suolo agricolo.* *Alla luce della situazione appena descritta, il Consiglio Comunale, con deliberazione nr. 60 del 3 novembre 2014 qui allegata, si è espresso fissando alcuni obiettivi e principi che qui si vogliono integralmente riportare a mo' di osservazione:* *a. necessita di contenere gli impatti ambientali indotti e cumulativi derivanti dal progetto, sia in fase di realizzazione che di gestione dell'infrastruttura;*	\	Il proponente ritiene che possano essere recepite le richieste pervenute dal territorio e quindi che possa essere modificato il progetto solo in concomitanza dell'attuazione contemporanea delle seguenti condizioni che costituiscono, di fatto, una ridistribuzione dei punti di estrazione, compatibile con una distribuzione delle cave equilibrata lungo il tracciato ferroviario. Qualora una sola delle seguenti condizioni non fosse ritenuta opportuna il proponente conferma la richiesta delle 7 cave di prestito come ipotizzate in PD e sommariamente riepilogate in precedenza. Di seguito si riporta quindi la soluzione complessiva e trasversale ipotizzata a seguito del confronto con il territorio: • Possibilità di sfruttare la cava posta nell'ATEg18 (Lograto) Si ritiene plausibile attingere dalle riserve di inerti disponibili nell'ambito dell'ATEg18 di Lograto. Gli Enti ed il proprietario della cava sono favorevoli a tale significativo potenziamento, che evita il coinvolgimento di nuove aree. Per gli inerti in esubero verrà messa a disposizione l'area dell'ATEg 14 (Cazzago S. Martino – Travagliato) e la stessa ATEg18 per le quali sono già autorizzati interventi di rimodellamento per il recupero ambientale con l'impiego di terre e rocce da scavo. Tale assetto nel comune di Lograto è stato segnalato nei primi mesi del 2015 dall'Amministrazione Comunale e dal proprietario delle aree interessate. • Possibilità di sfruttare la cava posta nell'ATE n. 26. Considerato che allo stato l'ATE è già stato in parte coltivato, si ritiene plausibile una autorizzazione per una nuova escavazione fino ad una quota di -35 mt, come previsto dalle schede del piano cave dell'ATE 26 ristabilendo il piano agricolo alla nuova quota. Gli Enti ed il proprietario della cava sono favorevoli a tale significativo potenziamento, che evita devastazione di nuove aree. Tale cava era stata segnalata quale cava alternativa dal Comune di Calcinato. • Possibilità di sfruttare la cava posta nell'ATE n. 42. Considerato che allo stato l'ATE è già stato coltivato per una profondità di -7 mt, si ritiene plausibile una autorizzazione allo scavo fino alla quota di -17 mt e ristabilire il piano agricolo alla nuova quota di progetto. Gli Enti ed il proprietario della cava sono favorevoli a tale significativo potenziamento, che evita devastazione di nuove aree. • Sfruttamento dell'area del nuovo centro logistico "comparto sud" in Comune di Castenedolo, in prossimità alla futura stazione ferroviaria A.V. Il piano regolatore vigente già prevede detto insediamento, senza quindi intervenire su nuove aree agricole (recepimento osservazione "Valore Reale SGR" asseverata dal Comune di Castenedolo), tale insediamento prevede uno scavo complessivo di materiale di circa 1.500.000 mc per la realizzazione di un intervento immobiliare. Il materiale proveniente da tale scavo potrebbe essere utilizzato, opportunamente trattato, come inerte per la realizzazione della nuova linea AV/AC. • Scavo in area posta in prossimità all'imbocco Ovest della galleria di Lonato per una superficie di mq. 220.000, area destinata alla futura realizzazione del comparto logistico/industriale, come da osservazione del Comune di Lonato. In ottemperanza ad una precedente convenzione sottoscritta dal Comune di Lonato sull'area in questione è previsto un abbassamento del piano finito di circa 3,5 m dal piano campagna con successivo riporto di materiale per circa 1,00 mt. Per recepire la richiesta economica del Comune stesso, pari ad Euro 3.500.000 circa, e consentire che ciò non determini aggravi di costi al progetto, la domanda potrà essere accettata nei termini che si riportano: - approfondimento fino a -5 mt dall'attuale piano campagna o comunque fino ad una profondità tale da permettere l'escavazione di almeno 1.000.000 mc; - ritombamento fino a -2.50 mt senza corresponsione di oneri; - disponibilità gratuita dell'area ad uso cantiere per un periodo compreso tra il 2015 ed il 2020. • Approvvigionamento mediante lo sfruttamento dei poli estrattivi esistenti sul territorio della provincia di Verona. In luogo della coltivazione di una cava di prestito in Comune di Castelnuovo, registrata la contrarietà del Comune stesso, si provvederà allo scavo dei poli esistenti prossimi all'esaurimento, che dovranno pertanto ottenere gli strumenti necessari ad un ampliamento, quale ad esempio la cava in ghiaia denominata "Corte Betlemme" in Comune di Sommacampagna, autorizzata con DGRV 276 del 15/03/2011, per la quale è in corso un iter istruttorio di ampliamento, oppure le Cave S.E.I. ed Inerti S.Valentino, nel Comune di Bussolengo.	SI Condizionato
MO02	Comune di Montichiari	Montichiari	35828	05/11/2014	DVA-2014-0036514	*b. inequivocabile contrarietà alla previsione progettuale di realizzare le nuove cave di prestito BS3A e BS 3B e relativo cantiere di lavorazione in quanto si concretizzerebbe un rilevante consumo di suolo e conseguente apertura di un nuovo ed inaccettabile fronte di vulnerabilità ambientale;* *c. rilocalizzazione delle aree di approvvigionamento e di lavorazione in ambiti già attivi in Provincia di Brescia, in primis nell'ATEg43, in quanto -come dimostrato dall'analisi prodotta dalla società Algebra S.rl. appena citata- l'integrazione delle cave di prestito all'interno di comparti già strutturati rappresenta soluzione capace di evitare consumo di suolo e di perseguire vantaggi sia dal punto di vista ambientale che economico;*	\	Vedi osservazione MO01.	SI Condizionato
MO03	Comune di Montichiari	Montichiari	35828	05/11/2014	DVA-2014-0036514	*d. condivisione, per quanto attinenti al territorio monteclarense in termini di presupposta riduzione dell'impatto ambientale, delle osservazioni formulate dall'Associazione bresciana cavatori (ABCI) da allegare al documento elaborato dalla Giunta comunale, e dai Comuni del bacino del marmo;*	\	Vedi osservazione MO01.	SI Condizionato

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
MO04	Comune di Montichiari	Montichiari	35828	05/11/2014	DVA-2014-0036514	*e. necessita di porre particolare attenzione alle misure di mitigazione necessarie per contenere gli impatti ambientali durante la fase di realizzazione e di vita dell'opera;*	\	Vedi osservazione MO01.	SI Condizionato
MO05	Comune di Montichiari	Montichiari	35828	05/11/2014	DVA-2014-0036514	*f. necessita di prevedere opere compensative, non incluse nel progetto definitivo, volte a garantire il bilancio sociale, economico ed ambientale alterato dall'opera e come di seguito indicate:* *1. recupero del sito ex Monti.Ri.Am mediante rimozione dei rifiuti;*	\	Vedi controdeduzione al punto MO11.	SI Già Previsto
MO06	Comune di Montichiari	Montichiari	35828	05/11/2014	DVA-2014-0036514	*2. miglioramento della viabilità ciclopedonale nelle zone di prossimità alla linea AV/AC e di collegamento della frazione Vighizzolo;*	\	La richiesta non risulta valutabile dal punto di vista tecnico economico in quanto l'osservazione è generica e non risultano piste ciclopedonali nell'area, né ne sono riportate nel PGT del Comune di Montichiari.	NO
MO07	Comune di Montichiari	Montichiari	35828	05/11/2014	DVA-2014-0036514	*3. messa in sicurezza criticità viabilistiche nella frazione Vighizzolo;*	\	La richiesta risulta generica e dunque non valutabile dal punto di vista tecnico ed economico.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
MO08	Comune di Montichiari	Montichiari	35828	05/11/2014	DVA-2014-0036514	*4. realizzazione verde di protezione del centro abitato località Fascia d'oro;*	\	La richiesta non si ritiene accoglibile in relazione alle caratteristiche dell'area di tipo industriale - artigianale anche al fine di non sottrarre aree ai fondi agricoli.	NO
MO09	Comune di Montichiari	Montichiari	35828	05/11/2014	DVA-2014-0036514	*Per quanto concerne i precedenti punti b. e c. si vogliono fornire ulteriori elementi di giudizio.Viene proposta la ricollocazione delle cave di prestito all'interno di Ambiti Territoriali Estrattivi già presenti sul territorio provinciale. La scelta di un'eventuale ricollocazione pare non possa escludere l'Ate 43 per i seguenti ed ulteriori motivi: e l'ambito posto a minor distanza dalla linea ferroviaria in progetto, quasi in adiacenza; l'Ate 43 è l'unico attivo e autorizzato, se si esclude l'Ate 46 che pero si trova a distanza dall'opera tale per cui un suo utilizzo comporterebbe un aggravio dell'impatto ambientale; le quattro attività in corso nell'Ate 43 sono state autorizzate nel 2013 ed essendo nella fase iniziale di estrazione possono disporre di quantitativi estraibili paragonabili in quantità e qualità a quelli attualmente previsti dal progetto, senza con ciò che si debba ricorrere a quantitativi nella riserva del giacimento, ed escludendo sin d'ora un'eventuale estensione della perimetrazione attuale dell'ambito cosi come prefigurata dall'associazione industriali bresciani e dall'associazione cavatori; è l'unico ambito (anche a livello sovracomunale) in cui impianto autorizzativo è munito di prescrizioni ambientali già tradotte in atti convenzionali e che prevedono un sistema di monitoraggio in continuo secondo la tecnologia DCGIS-MBCA (monitoring based corrective actions) elaborata dalla società Algebra S.r.l. ed adottata dalla Provincia di Brescia; l'integrazione delle escavazioni previste all'interno dell'impianto convenzionale preesistente garantisce la compatibilità ambientale già accertata in sede autorizzativa originaria dell'ATE e l'utilizzo del sistema di monitoraggio già prescritto e implementato; l'integrazione delle escavazioni previste all'interno dell'impianto convenzionale preesistente assicura inoltre un maggior grado di accettabilità sociale;*	\	Vedi osservazione MO01.	SI Condizionato
MO10	Comune di Montichiari	Montichiari	35828	05/11/2014	DVA-2014-0036514	*La soluzione proposta pare infine coerente con quanto disposto dall'art. 38 della legge regionale 14/1998 laddove si afferma ii principio secondo cui, nell'ambito di opere pubbliche di interesse nazionale e in caso di impossibilita o di eccessiva onerosità di reperire materiali inerti sul mercato (quindi: all'interno degli ambiti già autorizzati), può essere consentita l'estrazione in ambiti non previsti dalla pianificazione. Ciò equivale ad affermare ii principio secondo cui il materiale deve essere prioritariamente reperito negli ambiti estrattivi già autorizzati.*	\	Vedi osservazione MO01.	SI Condizionato
MO11	Comune di Montichiari	Montichiari	35828	05/11/2014	DVA-2014-0036514	*Per quanto concerne il punto f. comma 1) preme sottolineare l'interferenza del tracciato con la discarica cessata Monti.Ri.Am. s.r.l. classificata, secondo la normativa vigente all'epoca dell'autorizzazione, come discarica di rifiuti speciali non tossici e non nocivi di II cat. tipo B con conferimenti ultimati nel 1995. Considerato che il progetto non ha al momento definite le soluzioni progettuali da adottare all'esecuzione dell'opera ove interferente con la discarica, si chiede che in ciò venga posta particolare attenzione durante le successive fasi progettuali e che si prescrivano misure di controllo al fine di prevenire potenziali rischi ambientali e sanitari.*	\	Si provvederà in PE ad individuare le misure progettuali necessarie alla bonifica dei materiali della discarica interferenti con le opere in progetto.	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
120	Sigg. Amilcare Andreis, Laura Andreis, Renzo Speri	Castelnuovo	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036529	*Osservazioni inerenti agli immobili di via Mischi n. 15,27,14.* *Disagi viabilità, rumori, polveri e vibrazioni.* *Si invita pertanto la commissione VIA nazionale ad esprimere parere negativo al progetto di cui all'opera.*	\	Si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Visto che le abitazioni in via Mischi 14,15, 27 sono prossime alla cava VR01 si rimanda alla controdeduzione CS12 in merito alle cave. Infine si segnala che in PD per quanto riguarda la fase realizzativa: - in merito ai disagi da rumori, sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato; - per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, …; - infine per quanto riguarda le vibrazioni in corso d'opera, dagli studi effettuati, non sono state evidenziate situazioni di criticità.	SI Già previsto
121	Sig. Gino Merzi	Castelnuovo	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036529	*Osservazioni inerenti agli immobili di via Stazione n.103.* *Visto il progetto, in particolare la tavola 127 che prevede al km 128+748 ,51 la realizzazione di un cavalca ferrovia sulla S.P. 27 di Mongabia; visto in dettaglio a nord dell'attuale tracciato dell'autostrada A4 il progetto per la realizzazione delta rampa stradale che prevede, contrariamente a quanto previsto dal progetto preliminare, la realizzazione di un'infrastruttura che pur non occupando materialmente immobili della scrivente società "Officine Mecc. Airmadi di Merzi Gino & C. Sas", si avvicina alle proprietà in maniera significativa e impattante che comporterà un incremento del rumore, delle vibrazioni, delle polveri causati dall'avvicinamento della strada all'azienda dello scrivente. Si evidenzia che la proprietà dello scrivente subirà un deprezzamento dovuto all'avvicinamento dell'infrastruttura alla proprietà privata nonché dall'occupazione aerea dell'impalcato del viadotto e dalla soluzione viabilistica di accesso.* *Tutto ciò premesso e considerato* *SI CHIEDE IN VIA PRINCIPALE* *1. di rivedere il tracciato*	\	La richiesta non è pertinente nell'ambito della procedura di VIA in quanto l'opera non è oggetto di VIA.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
122	Sig. Gino Merzi	Castelnuovo	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036529	*SI CHIEDE IN VIA SUBORDINATA* *2. l'installazione di barriere fono-assorbenti nonché l'inserimento di appositi setti per la dissipazione delle vibrazioni;*	\	Il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) e il loro posizionamento è il risultato dell'applicazione di un modello matematico basato sulle caratteristiche della sorgente e del ricettore finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative. Anche per quanto concerne la componente vibrazioni, è stato condotto apposito studio per individuare le aree che necessitano di interventi per ridurre la trasmissione delle vibrazioni	SI Già previsto
123	Sig. Gino Merzi	Castelnuovo	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036529	*3. di rivedere il progetto della strada di accesso, in quanto l'azienda è interessata da traffico pesante (T.l.R. da 15 metri) che non riuscirebbe ad accedere visto e considerate che la suddetta ditta lavora per primarie ditte italiane e straniere.*	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA. Saranno tuttavia garantiti gli accessi ai mezzi pesanti secondo la normativa stradale	SI
560	Confagricoltura Brescia - Unione Provinciale Agricoltori	Intera tratta	282 FM/ef	05/11/2014	DVA-2014-0036535	*La pubblicazione dell'avviso di avvio del procedimento finalizzato alla dichiarazione di pubblica utilità [...]* *La realizzazione di un'opera cosi invasiva in un territorio caratterizzato da un insieme di fattori e condizioni tra loro fortemente collegati, sicuramente determinerà fenomeni di pesante squilibrio dal punta di vista economico, ambientale e di fruizione turistica.* *L'attuale tracciato mette a rischio l'area archeologica del Lavagnone ,sito riconosciuto dall'Unesco, modifica l'assetto idrogeologico e la rete idrica minore del bacino gardesano , riduce significativamente le superfici vitate a Lugana Doc, stravolge completamente la viabilità di una zona a forte vocazione turistica.* *L'opera in questione in termini di programmazione progettuale risale al 1992 , il successivo progetto preliminare e lo studio di impatto ambientale sono stati eseguiti nel 2003 .* *Ad 11 anni di distanza si vuole dare attuazione al progetto definitivo senza procedere ad una revisione delle Studio di impatto ambientale in un territorio che in un lasso di tempo così ampio ha subito notevoli trasformazioni sotto il profilo urbanistico, paesaggistico, produttivo ed economico.* *Per tali ragioni l'Unione Provinciale Agricoltori esprime assoluta contrarietà alla realizzazione del tracciato nell'area gardesana per come individuato nel progetto in itinere e sollecita una costruttiva riflessione volta a considerare l'ipotesi già valutata da CEPAV DUE che prevede l'utilizzo della linea storica esistente debitamente potenziata.*	\	Premesso che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sull'intero tracciato e sull'opera in sé in quanto il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati, si segnala che il progetto ha già previsto idonei interventi di mitigazione ambientale per compatibilizzare l'opera con le zone tutelate. Va inoltre precisato che sin dal 2003 il CIPE aveva posto lungo tutto il tracciato il vincolo di fascia preordinata all'esproprio, vincolo che è stato poi regolarmente reiterato ed è tutt'oggi in vigore.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
LN01	Comune di Lonato del Garda	Lonato	28412	5/11/2014	DVA-2014-0036553	[...] Traffico veicolare frazione Campagna La cantierizzazione prevede di collegare la zona di ingresso della galleria naturale a Lonato (zona Salera) con la zona di uscita nel comune di Desenzano (loc. Serraglio). Tale collegamento rappresentato con una linea di colore viola nell'allegata planimetria, prevede lo scavalcamento dell'autostrada A4 [...] Tale sistema presenta molti punti critici : -il nucleo storico di Campagna presenta una notevole strettoia e rende impossibile il passaggio, se non a senso alternato, di tutti i generi di veicolo; -la frazione di Campagna non può sopportare il nuovo traffico indotto dai nuovi cantieri [...]; -il passaggio in zona Rassica andrebbe ad incrociare la strada provinciale per Castiglione delle Stiviere, già appesantita dal traffico esistente e proveniente dalla tangenziale di Castiglione - lo stesso dicasi dell'attraversamento con via Pré, [...] - Infine il nuovo percorso, aggiungerebbe tutto il carico cantieristico alla strada per il "Tiracollo", già molto trafficata per la presenza a valle del Centro Commerciale "IL LEONE" e delle varie zone industriali di Lonato e Desenzano,[...] Si propone di portare la maggior parte del traffico di cantiere sulla tangenziale esistente a nord del centro di Lonato (A 11) eliminando interamente il percorso in precedenza descritto (in colore viola sull'allegata planimetria). Questo comporterebbe: -la realizzazione (in color arancione sulla planimetria) del tratto di collegamento tra la rotonda dell'attuale zona artigianale e l'accesso alla galleria della tangenziale [...]; -L' utilizzo della galleria e della tangenziale : A 11 di Lonato (in colore blu); -L'uscita dalla suddetta tangenziale in loc. Grezze di Desenzano, e previo adeguamento della strada comunale di Desenzano-San Pietro (in colore verde), l'utilizzo della viabilità esistente per raggiungere la località "Serraglio" (in colore azzurro), lasciando impregiudicato ii tracciato per raggiungere eventualmente la zona cave (in colore azzurro).	\	Il progetto di cantierizzazione prevede una viabilità che sarà percorsa prevalentemente dallo svincolo autostradale di Desenzano attraverso la SP ex 567 per arrivare all'imbocco orientale della galleria di Lonato . Pertanto le viabilità indicate quale strettoia Campagna e che arrivano percorrendo via Tiracollo saranno interessate solo limitatamente da alcune lavorazioni locali sulla GN Lonato. Per quanto sopra non si ritiene necessaria la proposta dell' Amministrazione sia perché comporterebbe un'inutile occupazione di suolo sia perchè non garantirebbe gli accessi intermedi per la realizzazione di opere accessorie.	NO
LN02	Comune di Lonato del Garda	Lonato	28412	5/11/2014	DVA-2014-0036553	-Per il traffico con Montichiari, per ovviare alla strettoia di Campagna si propone di realizzare il nuovo cavalcavia a est di quello esistente e quindi di collegarsi alla strada esistente in un punto posto oltre il nucleo storico (sempre in color arancione) ; il tutto mantenendo la realizzazione della rotonda già prevista nel punto di innesto sulla provinciale per Montichiari per migliorare e rendere sicuro l'accesso. Il cavalcavia dovrà essere realizzato prima della demolizione di quello esistente.	€ 1.350.000	Preso atto del "collo di bottiglia" costituito dall'abitato di Campagna Sotto, si propone una soluzione con spostamento del cavalcavia ad est di circa 10 m, in modo da aggirare il nucleo di Campagna Sotto, con riposizionamento della rotatoria a nord , il posizionamento della rampa sud fuori sede e l'inserimento di una rotatoria di ricucitura con la viabilità esistente.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
LN03	Comune di Lonato del Garda	Lonato	28412	5/11/2014	DVA-2014-0036553	Cantiere località Salera […] *A fronte dell' installazione del cantiere, si propone che venga sottoscritto un accordo di programma o altro documento tra RFI, Comune di Lonato, e proprietari delle aree su cui sorgerà il cantiere.* *Il tutto redatto sulla base del Pll adottato, affinché a fronte delle indennità di occupazione e di esproprio corrisposte ai proprietari, sia prevista, da parte degli stessi, entro due anni dall'inizio dei lavori (con garanzia fideiussoria bancaria) la corresponsione dell'importo d€ 3.200.000,00 all'Ente Comunale, per la realizzazione di almeno parte del centro sportivo. Fermo restando che le ulteriori somme stabilite a suo tempo in convenzione verranno rideterminate e versate* *secondo modalità da pattuire al memento in cui verrà approvata in via definitiva il piano di lottizzazione.* *L'impegno di RFI sarà, qualora si rendesse necessario, di utilizzare le aree come cantiere, anche abbassando la quota dell'area mediante escavazione e utilizzo del materiale sino a una profondità max. di ml. 3,50 e non oltre, e di ripristinare le stesse, al termine, ai soli fini edificatori con esclusione di altri riempimenti, ad una quota di profondità di ml. 2,50 in modo che il future insediamento risulti di minor impatto visive rispetto al centro storico della citta.* *Le operazioni di movimento terra saranno soggette ad un contributo economico al metro cubo scavato e riportato, da stabilire, per entità e modalità di versamento, nel suddetto accordo tra le parti e da corrispondere a favore del Comune di Lonato.* *A compensazione si dovrà erogare una somma di€200.000,00 ai cittadini per i danni/disagi.*	\	Il proponente ritiene che possano essere recepite le richieste pervenute dal territorio e quindi che possa essere modificato il progetto solo in concomitanza dell'attuazione contemporanea delle seguenti condizioni che costituiscono, di fatto, una ridistribuzione dei punti di estrazione, compatibile con una distribuzione delle cave equilibrata lungo il tracciato ferroviario. Qualora una sola delle seguenti condizioni non fosse ritenuta opportuna il proponente conferma la richiesta delle 7 cave di prestito come ipotizzate in PD e sommariamente riepilogate in precedenza. Di seguito si riporta quindi la soluzione complessiva e trasversale ipotizzata a seguito del confronto con il territorio: • Possibilità di sfruttare la cava posta nell'ATEg18 (Lograto) Si ritiene plausibile attingere dalle riserve di inerti disponibili nell'ambito dell'ATEg18 di Lograto. Gli Enti ed il proprietario della cava sono favorevoli a tale significativo potenziamento, che evita il coinvolgimento di nuove aree. Per gli inerti in esubero verrà messa a disposizione l'area dell'ATEg 14 (Cazzago S. Martino – Travagliato) e la stessa ATEg18 per le quali sono già autorizzati interventi di rimodellamento per il recupero ambientale con l'impiego di terre e rocce da scavo. Tale assetto nel comune di Lograto è stato segnalato nei primi mesi del 2015 dall'Amministrazione Comunale e dal proprietario delle aree interessate. • Possibilità di sfruttare la cava posta nell'ATE n. 26. Considerato che allo stato l'ATE è già stato in parte coltivato, si ritiene plausibile una autorizzazione per una nuova escavazione fino ad una quota di -35 mt, come previsto dalle schede del piano cave dell'ATE 26 ristabilendo il piano agricolo alla nuova quota. Gli Enti ed il proprietario della cava sono favorevoli a tale significativo potenziamento, che evita devastazione di nuove aree. Tale cava era stata segnalata quale cava alternativa dal Comune di Calcinato. • Possibilità di sfruttare la cava posta nell'ATE n. 42. Considerato che allo stato l'ATE è già stato coltivato per una profondità di -7 mt, si ritiene plausibile una autorizzazione allo scavo fino alla quota di -17 mt e ristabilire il piano agricolo alla nuova quota di progetto. Gli Enti ed il proprietario della cava sono favorevoli a tale significativo potenziamento, che evita devastazione di nuove aree. • Sfruttamento dell'area del nuovo centro logistico "comparto sud" in Comune di Castenedolo, in prossimità alla futura stazione ferroviaria A.V. Il piano regolatore vigente già prevede detto insediamento, senza quindi intervenire su nuove aree agricole (recepimento osservazione "Valore Reale SGR" asseverata dal Comune di Castenedolo), tale insediamento prevede uno scavo complessivo di materiale di circa 1.500.000 mc per la realizzazione di un intervento immobiliare. Il materiale proveniente da tale scavo potrebbe essere utilizzato, opportunamente trattato, come inerte per la realizzazione della nuova linea AV/AC. • Scavo in area posta in prossimità all'imbocco Ovest della galleria di Lonato per una superficie di mq. 220.000, area destinata alla futura realizzazione del comparto logistico/industriale, come da osservazione del Comune di Lonato. In ottemperanza ad una precedente convenzione sottoscritta dal Comune di Lonato sull'area in questione è previsto un abbassamento del piano finito di circa 3,5 m dal piano campagna con successivo riporto di materiale per circa 1,00 mt. Per recepire la richiesta economica del Comune stesso, pari ad Euro 3.500.000 circa, e consentire che ciò non determini aggravi di costi al progetto, la domanda potrà essere accettata nei termini che si riportano: - approfondimento fino a -5 mt dall'attuale piano campagna o comunque fino ad una profondità tale da permettere l'escavazione di almeno 1.000.000 mc; - ritombamento fino a -2.50 mt senza corresponsione di oneri; - disponibilità gratuita dell'area ad uso cantiere per un periodo compreso tra il 2015 ed il 2020. • Approvvigionamento mediante lo sfruttamento dei poli estrattivi esistenti sul territorio della provincia di Verona. In luogo della coltivazione di una cava di prestito in Comune di Castelnuovo, registrata la contrarietà del Comune stesso, si provvederà allo scavo dei poli esistenti prossimi all'esaurimento, che dovranno pertanto ottenere gli strumenti necessari ad un ampliamento, quale ad esempio la cava in ghiaia denominata "Corte Betlemme" in Comune di Sommacampagna, autorizzata con DGRV 276 del 15/03/2011, per la quale è in corso un iter istruttorio di ampliamento, oppure le Cave S.E.I. ed Inerti S.Valentino, nel Comune di Bussolengo.	SI Condizionato
LN04	Comune di Lonato del Garda	Lonato	28412	5/11/2014	DVA-2014-0036553	Galleria Artificiale Lonato […] *La galleria artificiale interessa la zona industriale di Lonato dalla ditta Feralpi alla Salera.* *In particolare saranno scavati e ripristinati i piazzali di manovra e carico-scarico delle ditte interessate dal tracciato ferroviario con tutte le conseguenti problematiche nel corso dei lavori.* *Si chiede pertanto che si proceda quanto prima al ripristino di detti piazzali e che il solaio di copertura della galleria artificiale sia idoneo a sopportare ii traffico veicolare pesante, al fine di permettere le manovre e la sosta di tutti gli eventuali autoarticolati sulle aree occupate dal solaio.* *Si precisa che l'autorizzazione alle suddette manovre e alla sosta, non precluderà la proprietà di RFI e quindi l'accesso all'opera sottostante, che potrà avvenire in qualsiasi memento e per ii tempo necessario.*	€ 2.950.000	La fasizzazione della cantierizzazione srarà studiata in modo da limitare al minimo le interferenze con il piazzale e sarà garantita l'operatività della ditta Feralpi. Per quanto riguarda l'utilizzo delle aree sopra la galleria artificiale, a fine lavori, si rimanda a deroga a cura di RFI. La valorizzazione si riferisce al ripristino del piazzale Feralpi da pk 104+800 a pk 105+080 per la manovra dei mezzi che comprende l'uso di palancole per limitare gli scavi in fase realizzativa ed una ridefinizione delle opere civili per l'utilizzo della soletta superiore della galleria come pavimentazione industriale.	RFI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
LN05	Comune di Lonato del Garda	Lonato	28412	5/11/2014	DVA-2014-0036553	Cascina Faccendino (in parte collocata sul territorio del Comune di Calcinato) […] A titolo di compensazioni il Proprietario sig. Roberti richiede: *- che siano poste idonee barriere antipolvere durante i lavori e che le strade di accesso al cantiere siano limitate alla zona in prossimità della linea per minimizzare l'impatto sull'azienda e sulla residenza;* *- che al termine dei lavori sia realizzata un' idonea barriera antirumore e visiva verso la linea ferroviaria, costituita da una fascia alberata dislocata nei pressi degli edifici esistenti;*	\	Le mitigazioni ambientali per le fasi costruzione e di esercizio saranno poste "come indicato in progetto" nelle situazioni critiche al fine di rispettare i limiti previsti dalla normativa vigenti. Si precisa che per la mitigazione del rumore non si ritiene idonea l'adozione di fasce alberate.	SI Già Previsto
LN06	Comune di Lonato del Garda	Lonato	28412	5/11/2014	DVA-2014-0036553	- che venga sin da ora concessa una deroga (da concordare) rispetto alla fascia di rispetto per eventuale ampliamento dell'azienda;	\	-per quanto riguarda la deroga si rimanda ad RFI	RFI
LN07	Comune di Lonato del Garda	Lonato	28412	5/11/2014	DVA-2014-0036553	- che in fase di calcolo d'indennità di esproprio sia tenuto in debito canto anche il danno aziendale che si verrà a subire per la riduzione dell'entità aziendale e quindi della redditività, e in particolare che siano inseriti anche tutti i reliquati che diverranno inutilizzabili e irraggiungibili dai mezzi (ad esempio la fascia tra la linea AV/AC e l'autostrada A4)	\	Gli indennizzi saranno in linea con quanto previsto dalla normativa vigente.	SI Già Previsto
LN08	Comune di Lonato del Garda	Lonato	28412	5/11/2014	DVA-2014-0036553	Viabilità zona Feralpi *Al termine della tratta fuori terra, nei pressi della proprietà FERALPI, la linea entra in trincea per poi imboccare la galleria artificiale.* *Nei pressi della trincea e previsto un cantiere e un'ampia zona di stoccaggio ai quali si accede dal sottopasso Feralpi e dalle attuali strade che ora sono al servizio principalmente dell'acciaieria (in giallo sull'allegata planimetria generale).* *Questa viabilità transita dalla zona artigianale di Lonato, già appesantita dal traffico veicolare della zona produttiva in generale della FERALPI stessa , oltre al fatto che ii sottopasso e praticabile da un solo automezzo e che lo sbocco sulla strada principale, al termine della zona artigianale, e sprovvisto di rotonda per lo smaltimento del traffico.* *Tutto questo rende altamente trafficata e quindi pericolosa tutta la zona, per cui si chiede di verificare la possibilità di utilizzare strade alternative (in azzurro) anche mediante adeguamento delle stesse.*	\	Si precisa che i mezzi di cantiere utilizzeranno principalmente le piste lungo la galleria artificiale a cui giungeranno principalmente lungo la strada Via Campagna Sopra. La viabilità indicata di accesso alla Feralpi sarà utilizzata solo saltuariamente.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
LN09	Comune di Lonato del Garda	Lonato	28412	5/11/2014	DVA-2014-0036553	Zona Rassica (Valerio Antonini proprietario immobile di cui al Foglio 75 Mappale 174; Elidio Canalie proprietario dell'immobile di cui al Foglio 35 Mappali 172 e 259; Luigi Locatelli proprietario immobile di cui al Foglio 35 mappale 357; Celeste Federici proprietario immobile di cui al Foglio 35 Mappale 20). […] *I proprietari, preoccupati per le lesioni che potrebbero essere arrecate ai loro immobili e per tutte le eventuali interruzioni delle loro attività dovute ai suddetti interventi, chiedono un idoneo tavolo di discussione, alla presenza di persone titolate a prendere tutte le decisioni del caso, che affronti con anticipo rispetto ai lavori, tutte le problematiche sopra descritte.[…]*	\	Per la remunerazione degli espropri (acquisizioni o occupazioni temporanee) che si renderanno necessari per la realizzazione dell'opera si utilizzeranno le stesse procedure già adottate per la linea Treviglio-Brescia, basate cioè sull'attuale legislazione in vigore (Testo Unico di cui al DPR n. 327/2001 modificato dal Dlgs n. 302/2002). Si conferma nello specifico che tutti gli eventuali danni che dovessero essere accertati in fase di costruzione saranno oggetto di adeguato indennizzo previa redazione dei testimoniali di stato	SI
LN10	Comune di Lonato del Garda	Lonato	28412	5/11/2014	DVA-2014-0036553	Cantiere Desenzano località Serraglio *In località Serraglio e prevista l'uscita della galleria nel Comune di Desenzano del Garda.* *In tale zona e previsto un cantiere e una grande area di stoccaggio che giunge sino ai limiti della zona archeologica del "Lavagnone" dichiarata sito UNESCO e ubicato in gran parte anche sul territorio di Lonato.*	\	Al fine di minimizzare l'impatto nell'area è stata studiata un'alternativa che prevede lo spostamento dei cantieri L4O2 e L4/5B1 in un'area a Sud-Ovest rispetto alla posizione di progetto, allontanandosi significativamente dal sito archeologico del lavagnone. Dovrà necessariamente essere mantenuta un'area tecnica in corrispondenza della porzione Nord-Ovest del cantiere L4O2 in corrispondenza dell'imbocco della galleria naturale di Lonato. Vedi anche controdeduzione al punto DE01.	SI
LN11	Comune di Lonato del Garda	Lonato	28412	5/11/2014	DVA-2014-0036553	Al fine di ridurre l'incombenza sul sito e limitare l'occupazione dei suoli agricoli in zona Serraglio, in pieno spirito collaborativo, l'Amministrazione è disponibile, previo convenzionamento e verifica ambientale, a favorire l'utilizzo della zona cave come area di deposito e destinazione delle terre e rocce da scavo provenienti dal cantiere AV/AC, gestite ai sensi del D.Lgs.152/2006 e s.m.i .	\	Vedi la controdeduzione del punto precedente LN10.	SI
LN12	Comune di Lonato del Garda	Lonato	28412	5/11/2014	DVA-2014-0036553	Ricadute occupazionali e sociali […] *L'augurio e che vi sia apertura nei confronti dei lavoratori disoccupati e delle imprese locali e del circondario affinché gli inevitabili disagi recati da un'opera pubblica di tanto rilievo siano almeno in parte compensati da una buona ricaduta economica sul territorio.* *Alla stesso modo, lungo tutta la durata dei lavori , si chiede che siano messi a disposizione, da parte di RFI e chi per loro, idonei interlocutori con i quali l'Amministrazione possa affrontare e risolvere tutte quelle inevitabili problematiche che sorgeranno durante l'esecuzione dell' opera.*	\	La realizzazione dell'opera avrà ricadute occupazionali, sia in forma diretta che indiretta, sul territorio. RFI ed il Consorzio Cepav due saranno costantemente disponibili a confronti per la risoluzione di tutte le problematiche, sia in sede di atto convenzionale che sarà da stipularsi con l'Ente locale, sia nella successiva fase realizzativa.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
558	Legambiente Lombardia - Onlus	Intera tratta	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036576	*[...] ad essere privo di una prospettiva nel trasporto passeggeri, è proprio lo scalo aeroportuale di Montichiari, che attualmente sopravvive con volumi di traffico semplicemente inconsistenti (nell'ordine dei 10.000 passeggeri annui) [...] ma la cui vocazione principale è chiaramente quello di scalo per il decongestionamento del traffico cargo, al fine di alleggerire da questa quota di traffico le vicine aerostazioni di Linate e Orio al Serio. Anche l'apertura verso il Nord-Est appare poco plausibile, considerato il miglior posizionamento dell'aeroporto di Verona a tale scopo. La stazione AV di Montichiari rappresenta quindi anche in prospettiva una cattedrale nel deserto.[...]* *Pertanto siamo a proporre di soprassedere alla previsione di variante di Montichiari, e di prevedere la realizzazione della nuova linea in affiancamento alla linea esistente anche nella tratta gardesana, da Lonato a Peschiera D. G., scelta che consentirebbe di conseguire forti risparmi, di intercettare traffico dal capoluogo bresciano, di limitare gli esborsi per espropri e contenziosi, nonché di minimizzare gli interventi compensativi, risultando un potenziamento di corridoio infrastrutturale esistente, non intaccando territori agricoli di grande pregio (pianura irrigua bresciana, area vinicola del Lugana) e valore delle produzioni.* *[...] Per quanta sinora esposto, si auspica la revisione del progetto [.....]*	\	1) Con riferimento alla richiesta di non prevedere il progetto del tracciato della variante di Montichiari, sulla base delle mancanza di prospettive di sviluppo per l'aereoporto di Montichiari, si segnala quanto segue: - Il collegamento AV/AC con l'aeroporto di Montichiari tra le progressive km 87+080 e km 101+327 viene indicato nell'allegato A della Deliberazione n.120 del 5 dicembre 2003 del CIPE (pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 132 dell'8 giugno 2004), come prescrizione imposta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Tale prescrizione è determinata dall'importanza che è destinato ad avere, a livello nazionale, lo sviluppo dell'attuale aeroporto di Montichiari, al servizio del quale è prevista la nuova stazione ferroviaria AV. - lo sviluppo dell'aeroporto di Montichiari è previsto dagli strumenti di pianificazione territoriale vigenti (PTR, PTCP della Provincia di Brescia), come meglio descritto nella relazione generale di variante (IN0500DE2RGSA0000001). 2) In merito invece alla richiesta di potenziamento della linea storica esistente al posto dell'intero tracciato in progetto si fa presente che la richiesta non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA: la presente fase autorizzativa, infatti, non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé in quanto il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
559	Legambiente Lombardia - Onlus	Intera tratta	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036576	*[...] Per quanta sinora esposto, si auspica la revisione del progetto soprassedendo e stralciando la realizzazione delle cave di prestito previste e privilegiando in ogni caso il ricorso a materiali derivanti da selezione, lavorazione e riciclo di inerti e macerie.*	\	Il proponente ritiene che possano essere recepite le richieste pervenute dal territorio e quindi che possa essere modificato il progetto solo in concomitanza dell'attuazione contemporanea delle seguenti condizioni che costituiscono, di fatto, una ridistribuzione dei punti di estrazione, compatibile con una distribuzione delle cave equilibrata lungo il tracciato ferroviario. Qualora una sola delle seguenti condizioni non fosse ritenuta opportuna il proponente conferma la richiesta delle 7 cave di prestito come ipotizzate in PD e sommariamente riepilogate in precedenza. Di seguito si riporta quindi la soluzione complessiva e trasversale ipotizzata a seguito de confronto con il territorio: • Conferma della cava sita nel Comune di Lograto. Tale cava è territorialmente strategica per il reperimento di inerti e quindi irrinunciabile, anche in considerazione alla posizione ed alla vicinanza alle aree di lavoro che minimizzano il percorso dei mezzi e quindi riducono l'impatto complessivo della realizzazione dell'opera. Occorre inoltre sottolineare che per la cava in oggetto è previsto per il totale ritombamento a piano campagna e la restituzione delle aree alla loro funzionalità originaria entro il termine di completamento dei lavori. • Possibilità di sfruttare la cava posta nell'ATE n. 26. Considerato che allo stato l'ATE è già stato in parte coltivato, si ritiene plausibile una autorizzazione per una nuova escavazione fino ad una quota di -35 mt, come previsto dalle schede del piano cave dell'ATE 26 ristabilendo il piano agricolo alla nuova quota. Gli Enti ed il proprietario della cava sono favorevoli a tale significativo potenziamento, che evita devastazione di nuove aree. Tale cava era stata segnalata quale cava	SI condiziona to
CP01	Comune di Capriano del Colle	Capriano del Colle	11312	06/11/2014	DVA-2014-0036596	*[...] 0. OSSERVAZIONE di carattere generale* *Poiché non si può non riconsiderare lo scenario insediativo-territoriale, sociale e trasportistico, in quanto quello assunto a riferimento undici anni fa (se non addirittura 23 anni fa, in occasione dello studio di fattibilità e della sua valutazione) è certamente obsoleto, non pare logico affrontare un investimento di tale portata tenendo buone le risultanze della VIA del 2003. In undici anni anche il panorama nazionale ed Internazionale, oltre che coscienza della popolazione rispetto alle esigenze di uno sviluppo rispettoso dell'ambiente, sono molto mutate. Si chiede pertanto il rifacimento completo della procedura di VIA sull'Intero lotto funzionale oltre che la riverifica sull'intero piano d'area vasta che potrebbe portare ad una più corretta localizzazione dell'opera, in altro sito lontano dal territorio comunale. [...]*	\	Si nota che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati, si osserva che a seguito di tale delibera dalla fine del 2003 la fascia di territorio interesssta dalle opere è stata oggetto di vincolo preordinato all'esproprio.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CP02	Comune di Capriano del Colle	Capriano del Colle	11312	06/11/2014	DVA-2014-0036596	*[...] Sempre a carattere generale, ed a supporto della tesi sopraesposta, si osserva inoltre che:* *- Le descrizioni delle aree di intervento risultano burocraticamente sommarie e di poca utilità al riconoscimento dei caratteri, dei valori e dei disvalori.* *- Non risulta, perche non viene data una descrizione neppure sommaria, che siano state valutate alternative alle localizzazioni proposte per le varie tipologie di insediamento come risulta previsto dall'art. 27, co. 5, let. d) del Dlgs. 152/2006.* *- Non si è tenuto in alcun conto il tema del consumo di suolo che, anche se considerate 'temporaneo' e al di là degli indennizzi monetari, costituisce pur sempre un elemento di forte impatto ambientale per la modificazione degli equilibri ecologici, per l'impoverimento del sistema agricolo e per la riduzione di produttività del suolo ripristinato. [...]*	\	Ad integrazione di quanto già detto al punto precedente, si precisa che: Il tema è anche oggetto di richiesta di integrazioni di cui alla lettera del MATTM prot. CTVA-2014-0004376 del 23.12.2014; le integrazioni sono state trasmesse dal Consorzio Cepav due al MATTM in data 06.02.2015. - l'ubicazione delle aree di cantiere , aree tecniche e di stoccaggio ha tenuto conto della qualità dei suoli minimizzando l'impatto compatibilmente con le esigenze tecniche. Vedi anche NE03. - si rimanda inoltre alla controdeduzione al punto CP03.	SI
CP03	Comune di Capriano del Colle	Capriano del Colle	11312	06/11/2014	DVA-2014-0036596	*- E' sorprendente che il tema dell'impatto paesaggistico venga affrontato semplicemente come occultamento degli elementi distonici e contrastanti come quelli introdotti dalle aree di cantiere. A pag. 21 della Relazione dello Studio di Impatto Ambientale si legge "dove sono previste dune perimetrali realizzate con il terreno di scotico.[...]costituirà,[...]un elemento di attenuazione dell'impatto paesaggistico [...] Tale affermazione sembra non considerare il carattere distintivo del paesaggio agrario attraversato dal tracciato che, almeno fino a Montichiari, e completamente pianeggiante e privo di 'dune' che costituiranno una anomalia morfologica e pertanto una evidente intrusione paesaggistica.* *- Lo Studio di Impatto Ambientale prende in considerazione quali aree di potenziale criticità paesaggistica situate nella provincia di Brescia solo l'imbocco est galleria Lonato - progressiva km.110, il sistema Frassino - Baccolto - Mincio, dalla progressiva km.122,3 alla progressiva km.125,2. Dimentica però di evidenziare e pertanto di valutare tutta la fascia ai piedi del Monte Netto attraversata dall'infrastruttura e sede di diverse aree di cantiere. Si ricorda al riguardo che il Monte Netto è Parco Regionale ed è classificato dal PPR fra gli elementi identificativi del paesaggio regionale.* *- Lo Studio di Impatto Ambientale non effettua alcuna valutazione in relazione all'andamento altimetrico della TAV/TAC in relazione a quello della già realizzata SP19. Al riguardo, parrebbe (non esistono sezioni o profili che contemplino entrambe le infrastrutture) che il profilo altimetrico della TAV/AC non coincida con quello della SP19 ma si posizioni ad una quota superiore aumentando l'interferenza/occlusione visiva da nord verso sud proprio in direzione del Monte Netto e che al riguardo non siano descritti gli interventi di mitigazione impiegati. [...]*	\	Premesso che il territorio del comune di Capriano del Colle è interessato solamente da un'area di stoccaggio di poco meno di un ettaro, si evidenzia come le caratteristiche dell'area interessata sono quelle di area artigianale - industriale. Inoltre l'area si troverà a ridosso dell'infrastruttura stradale in esercizio (SP19) e del costruendo viadotto Mella. Si ritiene, pertanto, appropriata l'adozione di dune che limitino la visione delle attività lavorative. L'approfondimento della valutazione delle interferenze della cantierizzazione con il Parco del Monte Netto sono oggetto di integrazioni alla documentazione ambientale così come richiesto dal MATTM. Il profilo altimetrico della linea ferroviaria è il minore possibile tenendo conto dei vincoli territoriali e di progetto (specifici per le infrastrutture ferroviarie ad alta velocità). Gli interventi di mitigazione ambientale previsti sono riportati negli elaborati contenuti nella parte 18 del progetto definitivo.	SI parziale
CP04	Comune di Capriano del Colle	Capriano del Colle	11312	06/11/2014	DVA-2014-0036596	*- Non è previsto alcun progetto di ripristino delle aree utilizzate per la cantierizzazione, una volta esaurita la loro funzione, che consenta una qualsiasi valutazione. [...]*	\	Le aree occupate temporaneamente nella fase di cantierizzazione saranno ripristinate allo stato originario.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CP05	Comune di Capriano del Colle	Capriano del Colle	11312	06/11/2014	DVA-2014-0036596	*- Non sono disponibili elaborati necessari per un approfondito esame tecnico delle soluzioni proposte dal punto di vista irriguo-idraulico che garantiscano la continuazione delle attività agricole durante le fasi dei lavori e successive, l'invarianza idraulica, lo smaltimento adeguato delle acque di prima pioggia e la sicurezza dal punta di vista idrogeologico. [...]*	\	Il progetto definitivo prevede già quanto qui richiesto. Una migliore definizione sarà fornita in fase di PE.	SI
CP06	Comune di Capriano del Colle	Capriano del Colle	11312	06/11/2014	DVA-2014-0036596	*- Si tenga conto che un'opera di questo impatto, che prevede l'abbattimento di alcuni capannoni, comporterà la perdita di posti di lavoro in un'economia territoriale già fragile con tutti i risvolti sindacali del caso, inoltre la riduzione degli insediamenti produttivi comporterà un minor gettito per le casse comunali con ripercussioni sulle già esigue risorse destinate al sostegno, in campo socio assistenziale, della comunità.*	\	Il tracciato dell'opera, per il 100% in stretto affiancameto con altre infrastrutture, ha avuto tra gli obiettivi primari quelli di ridurre l'impatto sul territorio e sulle attività residenziali e produttive presenti; il numero di edifici produttivi impattati è pertanto minimo, ancorchè in una realtà urbanizzata come la pianura padana è praticamente impossibile poter individuare un tracciato senza alcuna demolizione. Si tenga presente peraltro che l'ipotesi di potenziamento (quadruplicamento) della linea ferroviaria esistente comporterebbe un impatto socio-territoriale ben maggiore; la attuale linea è stata infatti realizzata tra il 1840 e il 1870; da quell'epoca il territorio circostante la linea ha subito un'estesa urbanizzazione, così che oggi il raddoppio della linea andrebbe ad interessare centri abitati consolidati (in particolare, Brescia, Desenzano, Peschiera) dove sarebbe necessario demolire centinaia di abitazioni e fabbricati produttivi.	NO
CP07	Comune di Capriano del Colle	Capriano del Colle	11312	06/11/2014	DVA-2014-0036596	*Si rimarca anche l'attenzione al cronoprogramma degli interventi mitigativi e delle opere accessorie alla cantierizzazione, con l'indispensabilità dell'adeguamento delle sedi viarie utilizzate per i cantieri, per evitare l'utilizzo di tracciati alternativi, anche temporaneamente. [...]*	\	La maggior parte della viabilità utilizzata dai mezzi di cantiere sarà costituita da piste limitrofe alle aree di lavoro dedicate ai soli lavori di costruzione. La viabilità pubblica sarà impegnata dunque nelle situazioni strettamente necessarie. I percorsi potranno essere concordati con le Amministrazioni locali e gli eventuali ammaloramenti saranno oggetto di ripristino.	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CP08	Comune di Capriano del Colle	Capriano del Colle	11312	06/11/2014	DVA-2014-0036596	*- il ripristino dei luoghi e di recupero ambientale a fine cantiere con le garanzie adeguate in termini fidejussori;* *- Il ripristino ambientale delle aree dedicate alle piste di cantiere;*	\	Le aree occupate temporaneamente nella fase di cantierizzazione saranno ripristinate allo stato originario. Le attività, a carico di Cepav uno, sono garantite contrattualmente verso RFI.	SI Già Previsto
CP09	Comune di Capriano del Colle	Capriano del Colle	11312	06/11/2014	DVA-2014-0036596	*- la realizzazione di adeguate opere mitigative lungo il tratto ferroviario la cui altezza superi di 0,50 ml. il piano di campagna. [...]*	\	*La realizzazione delle opere mitigative lungo il tratto ferroviario sono illustrate nella parte 18 del progetto definitivo.*	SI Già Previsto
CP10	Comune di Capriano del Colle	Capriano del Colle	11312	06/11/2014	DVA-2014-0036596	*[...] 1. OSSERVAZIONE* *L'area di stoccaggio L.2.S.T.22 [...] a causa dell'utilizzo di una cartografia obsoleta ricade quasi interamente su un complesso residenziale di recente ultimazione di circa 92 unità abitative (Cascina S. Giorgio). Si chiede pertanto che l'area di stoccaggio L.2.S.T.22 venga trasferita altrove, valutando correttamente gli impatti di alternative localizzative, dato che le dimensioni disponibili tra l'area residenziale ed il fiume Mella sono esigue e non raggiungono i circa 58.000 m2 previsti per l'area di stoccaggio. Si prediligano alternative localizzative su aree intercluse o dismesse, che non comportino consumo di nuovo suolo (Figura 1).* *[...]* Si segnala che nel documento sono riportati gli impatti dell'osservazione sulle componenti ambientali.	\	L'area di stoccaggio verrà ricollocata in fase di progettazione esecutiva cercando di sposare le esigenze produttive e le esigenze manifestate dall'Amministrazione.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CP11	Comune di Capriano del Colle	Capriano del Colle	11312	06/11/2014	DVA-2014-0036596	*[...] 2. OSSERVAZIONE* *Il progetto della linea prevede la realizzazione di un viadotto sul fiume Mella. Si segnala che la zona a sud del viadotto previsto e dell'esistente viadotto del "Raccordo autostradale tra il casello di Ospitaletto (A4), il nuovo casella di Poncarale (A21) e l'aeroporto di Montichiari" e soggetta ad esondazione (Figura 2). [...] Si fa notare inoltre che dai documenti dello SIA non è ancora stata svolta la verifica idraulica, ma essa non può essere un contenuto rinviabile al progetto esecutivo, in quanto comporta la necessità di valutare ora gli impatti di eventuali modifiche alle soluzioni progettuali. [...]* Si segnala che nel documento sono riportati gli impatti dell'osservazione sulle componenti ambientali.	\	La verifica idraulica del fiume Mella fa già parte del Progetto Definitivo. È stata inserita nella Parte 4: RELAZIONI IDROLOGICHE E IDRAULICHE e non nel SIA .	SI Già Previsto
CP12	Comune di Capriano del Colle	Capriano del Colle	11312	06/11/2014	DVA-2014-0036596	*[...] 2. OSSERVAZIONE* *Il progetto della linea prevede la realizzazione di un viadotto sul fiume Mella. Si segnala che la zona a sud del viadotto previsto e dell'esistente viadotto del "Raccordo autostradale tra il casello di Ospitaletto (A4), il nuovo casella di Poncarale (A21) e l'aeroporto di Montichiari" e soggetta ad esondazione (Figura 2). Si ritiene che il posizionamento di ulteriori pile per la realizzazione del secondo viadotto crei un impatto significativo per quanta riguarda la gestione delle acque superficiali di un fiume del reticolo idrico primario. [...] Si chiede quindi una soluzione alterativa da concordare con l'amministrazione comunale, come ad esempio l'allargamento del letto del fiume, sempre fatti salvi gli impatti derivanti che andranno compiutamente valutati. Si dovranno anche valutare le modifiche alle fasce fluviali derivanti dagli interventi in alveo, concordando con l'autorità di bacino competente ogni opera, avendo la massima attenzione al dissesto idrogeologico. Si segnala inoltre che l'intervento sarà impattante anche sulla Rete Ecologica Regionale, il quale costituisce elemento primario nella progettazione urbanistica da recepire obbligatoriamente negli strumenti di governo del territorio. [...]* Si segnala che nel documento sono riportati gli impatti dell'osservazione sulle componenti ambientali.	\	Non si ritengono perseguibili tecnicamente le proposte del Comune. In PD sono state eseguite le dovute verifiche idrauliche con riferimento al viadotto sul Fiume Mella nella specifica relazione idraulica inserita nella Parte 4 (RELAZIONI IDROLOGICHE E IDRAULICHE). Si tenga conto, peraltro, che la competenza sul corso d'acqua in questione è relativa all'AIPO. Vedi AB01 e AB02.	Sì parziale
CP13	Comune di Capriano del Colle	Capriano del Colle	11312	06/11/2014	DVA-2014-0036596	*[...] 3. OSSERVAZIONE* *Un altro aspetto problematico risulta essere quello della restituzione dei terreni agricoli e delle strade utilizzate durante la cantierizzazione alle condizioni ante-operam, Si sollevano perplessità sul fatto che lo scotico di 40 cm effettuato nelle aree e lungo le piste di cantiere - e poi restituito a fine lavori - sia sufficiente a garantire una produttività agricola paragonabile a quella esistente. Si chiede pertanto che le aree agricole interessate da cantieri, aree di stoccaggio e dalla relativa viabilità vengano restituite con condizioni di produttività paragonabili a quelle ante-operam. Si chiede inoltre che venga prevista una polizza fideiussoria legata al ripristino.*	\	Le modalità di scotico e di ripristino delle aree che verranno utilizzate temporaneamente come cantieri e/stoccaggi sono ampiamente collaudate nelle altre tratte di opere AV precedentemente realizzate (Milano-Bologna) o in corso di realizzazione (Treviglio-Brescia) ed hanno garantito una piena funzionalità all'uso agricolo, paragonabile a quella precedente l'intervento.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CP14	Comune di Capriano del Colle	Capriano del Colle	11312	06/11/2014	DVA-2014-0036596	*[...] Non si è tenuto conto della presenza di PCB rilevato dall'ARPA di Brescia e pertanto della necessità di BONIFICA dell'area con particolare riferimento allo strato di suolo che, secondo il progetto, sarebbe asportato ed accatastato in cantiere (previsione impossibile nel caso di materiale inquinato). Inoltre il passaggio di mezzi pesanti in transito sulle sede stradali, non bitumate, muoverebbe polveri inquinate da PCB e metalli pesanti come rilevato da ARPA Brescia; sull'argomento sono in essere opportune "ORDINANZE" sindacali. [...]* Si segnala che nel documento sono riportati gli impatti dell'osservazione sulle componenti ambientali.	\	Con riferimento agli inquinanti segnalati si precisa che i materiali saranno caratterizzati secondo quanto Previsto dalla normativa vigente	SI Già Previsto
CP15	Comune di Capriano del Colle	Capriano del Colle	11312	06/11/2014	DVA-2014-0036596	*[...] 4. OSSERVAZIONE* *Lo stato attuale della rete stradale utilizzata per la viabilità di cantiere deve essere completamente ripristinato, con la ri-asfaltatura per restituire la rete stradale in condizioni paragonabili a quelle ante cantierizzazione; VA DA SE CHE LA STESSA ANDRA' MANUTENUTA E MONITORATA in maniera "COSTANTE", durante tutto il periodo previsto per la cantierizzazione, ai fini del continuo utilizzo da parte degli utenti fruitori; [...]*	\	La viabilità interessata da mezzi di cantiere verrà monitorata ed alla fine delle attività di costruzione si verificherà se saranno sopraggiunti ammaloramenti del manto stradale; il Consorzio provvederà pertanto all'adeguato ripristino per gli ammaloramenti riconducibili al transito dei propri mezzi.	SI
CP16	Comune di Capriano del Colle	Capriano del Colle	11312	06/11/2014	DVA-2014-0036596	*[...] 4. OSSERVAZIONE* *[...] per tale richiesta, a garanzia del corretto mantenimento stradale, dovrà depositarsi opportuna polizza fideiussoria Bancaria da quantificarsi successivamente; [...]*	\	Non si ritiene necessaria la polizza fidejussoria.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CP17	Comune di Capriano del Colle	Capriano del Colle	11312	06/11/2014	DVA-2014-0036596	*[...] 5. OSSERVAZIONE* *Si evidenzia la potenziale problematicità derivante agli edifici prossimi al viadotto ferroviario (cascine storiche risalenti al 1600 soggette a vincolo di tutela ambientale e monumentale) per quanto riguarda le vibrazioni prodotte dal passaggio dei convogli ferroviari. Tale problema si manifesta anche nei confronti delle attività produttive nella zona industriale. Inoltre anche lo studio degli effetti derivanti dall'inquinamento acustico non sembra adeguatamente approfondito considerando che a ridosso dell'infrastruttura risiedono circa 100 (cento) famiglie oltre alle centinaia di lavoratori insediati nella zona produttiva. Non paiono compiutamente analizzati tali impatti ambientali che dovranno obbligatoriamente essere presi in considerazione in sede di VIA, con dimostrazione delle vibrazioni prevedibili e proposta di mitigazioni. [...]*	\	La problematicità delle vibrazioni è riconducibile ai tratti di linea in rilevato ed in galleria. Fortunatamente nei tratti in viadotto, come quello in oggetto, in relazione alle cartteristiche strutturali dei viadotti la propagazione delle vibrazioni è già trascurabile nei pressi dell'opera ferroviaria, così come peraltro confermato dai rilievi condotti presso le infrastrutture ad Alta Velocità attualmente in esercizio. Per quanto riguarda il rumore, il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) è il risultato dell'applicazione di un modello matematico che sulla base delle caratteristiche della sorgente (emissioni sonore in base alla tipologia di convoglio, al numero dei treni, alla velocità ed alla tipologia dell'opera ferroviaria) e delle caratteristiche del ricettore (altezza degli edifici, destinazione d'uso, distanza dalla linea, presenza di eventuali altri manufatti) finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	SI Già Previsto
CP18	Comune di Capriano del Colle	Capriano del Colle	11312	06/11/2014	DVA-2014-0036596	*[...] 6. OSSERVAZIONE* *Si evidenzia la potenziale problematicità derivante agli edifici prossimi al viadotto ferroviario ed alla linea in generale per quanta riguarda l'Impatto elettromagnetico prodotto dall'elettrificazione della linea. Non paiono compiutamente analizzati tali impatti ambientali che dovranno obbligatoriamente essere presi in considerazione in sede di VIA, con dimostrazione dei campi magnetici prevedibili e proposta di mitigazioni. [...]*	\	Il progetto preliminare è già stato approvato e dichiarato compatibile dal punto di vista ambientale con prescrizioni con la Delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003. E' attualmente all'esame del MATTM la verifica di ottemperanza del progetto definitivo alle suddette prescrizioni. Nel merito Gli impatti dovuti all'elettromagnetismo sono stati compiutamente affrontati e tutti gli edifici maggiormente esposti saranno oggetto di monitoraggio ambientale finalizzato alla verifica del rispetto degli inderogabili limiti normativi. Si fa comunque presente che i limiti espositivi all'inquinamento elettromagnetico sono già rispettati a pochi metri dalla linea.	SI Già Previsto
CP19	Comune di Capriano del Colle	Capriano del Colle	11312	06/11/2014	DVA-2014-0036596	*[...] OPERE COMPENSATIVE RICHIESTE* *Le opere compensative richieste riguardano principalmente la viabilità e possono essere sintetizzate come segue:* *- Collegamento attraverso al rete degli autobus urbani tra la città di Brescia ed il comune di Capriano del Colle. L'accordo tra il gestore del servizio (Brescia Trasporti) e l'amministrazione comunale è già stato discusso e prevede il prolungamento della linea 17 degli autobus urbani; [...]*	\	Esula dalle competenze del Proponente	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CP20	Comune di Capriano del Colle	Capriano del Colle	11312	06/11/2014	DVA-2014-0036596	*[...] OPERE COMPENSATIVE RICHIESTE* *Le opere compensative richieste riguardano principalmente la viabilità e possono essere sintetizzate come segue: [...]* *- Riqualificazione di via Trento tramite ri-asfaltatura ed in particolare con il rifacimento dei marciapiedi e l'inserimento di attraversamenti pedonali più sicuri; [...]*	€ 1.100.000	L'intervento richiesto dal Comune è tecnicamente fattibile. In particolare si prevede l'asfaltatura di via Trento per un tratto di 2500 m dalla rotonda a Ovest del fiume Mella fino all'incrocio con via Majorana a Nord dell'AV.	SI
CP21	Comune di Capriano del Colle	Capriano del Colle	11312	06/11/2014	DVA-2014-0036596	*[...]* *- Realizzazione di un rotatoria all'incrocio tra via Trento, via Chiesae via del Molino; [...]*	€ 210.000	L'intervento richiesto dal Comune è tecnicamente fattibile.	SI
CP22	Comune di Capriano del Colle	Capriano del Colle	11312	06/11/2014	DVA-2014-0036596	*- Riqualificazione del percorso ciclopedonale lungo il fiume Mella; [...]*	€ 1.350.000	L'intervento richiesto dal Comune è tecnicamente fattibile per un tratto di circa 2.500 metri a Sud della AV fino al ponte di Via Trento.	SI
CP23	Comune di Capriano del Colle	Capriano del Colle	11312	06/11/2014	DVA-2014-0036596	*- Ultimazione del collegamento tra la rotatoria di ingesso/uscita al "Raccordo autostradale tra il casello di Ospitaletto (A4), il nuovo casello di Poncarale (A21) e l'aeroporto di Montichiari" sita in comune di FIero e la zona industriale di FIero e Fenili Belasi in località Zerbino (Figura3) [...]*	\	L'intervento richiesto risulta esterno al territorio del comune di Capriano del Colle.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CP24	Comune di Capriano del Colle	Capriano del Colle	11312	06/11/2014	DVA-2014-0036596	*[...] OPERE COMPENSATIVE RICHIESTE* *Le opere compensative richieste riguardano principalmente la viabilità e possono essere sintetizzate come segue: [...]* *- Trasferimento delle attività ora presenti nell'area d'interesse collettivo localizzata sul fondo cieco di via Industriale, che verrà utilizzata come accesso al cantiere L.2.O.4. (attività ludico-sportive quali piste per modellismo e ciclismo, pista per educazione stradale per le scuole primarie e secondarie ecc..), al di sotto del viadotto della linea A.C./A.V. affiancato alla SP19, con una riqualificazione dell'intera area attraverso illuminazione, rifacimento della pavimentazione con parcheggi ed aree verdi in modo da rendere il luogo fruibile dai cittadini e scongiurare la presenza di attività illegali (Figura 4). [...]*	\	L'intervento richiesto dal Comune non è fattibile, in quanto sul sedime ferroviario sottostante il viadotto non è consentita alcuna attività e l'area rimane di proprietà di RFI.	NO
MA01	Comune di Mazzano	Mazzano	20910	06/11/2014	DVA-2014-0036610	*[...] 0. OSSERVAZIONE di carattere generale e strategico* *[...] L'art, 1, comma 76, della L. 147/2013 (Legge di stabilità 2014) [...] Il CIPE può approvare [...] i progetti definitivi a condizione che sussistano disponibilità finanziarie sufficienti per il finanziamento di un primo lotto costruttivo di valore non inferiore al 10% del costo complessivo delle opere". Il successivo decreto sblocca Italia (D.L. n. 133 del 2014) ha disposto all'art. 1, comma 10 e in deroga a quanto previsto dalla legge n. 238 del 1993, l'approvazione del Contratto programma 2012-2016 (Parte Investimenti) stipulato tra RFI e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 8 agosto 2014, con il quale l'AV Brescia-Verona e stata finanziata per€ 768 mln. Il finanziamento riguarda dunque solo un primo stralcio lavori e non interessa l'iterconnessione Brescia Est, con le relative conseguenti incertezze circa il definitivo e completo finanziamento dell'opera. [...] Ciò detto, non si può mancare di osservare che le ripercussioni sui territorio comunale di Mazzano siano conseguenza degli scenari futuri prospettati dal nuovo assetto infrastrutturale, dall'accessibilità alla città di Brescia e dalla conseguente organizzazione dei trasporti, con ricadute sul modello di esercizio di tutta la tratta, se non anche dell'intero progetto AV/AC nel corridoio media padano. Si impone quindi una riconsiderazione di carattere pianificatorio e strategico resa oltretutto possibile senza che da ciò si generino ritardi, per via del fatto che l'interconnessione Brescia Est fa parte del secondo lotto costruttivo. [...]*	\	A cura RFI	RFI
MA02	Comune di Mazzano	Mazzano	20910	06/11/2014	DVA-2014-0036610	*[...] 0. OSSERVAZIONE di carattere generale e strategico* *[...] Non si può quindi non riconsiderare lo scenario insediativo-territoriale, sociale e trasportistico, atteso che quello assunto a riferimento undici anni fa (se non addirittura 23 anni fa, in occasione dello studio di fattibilità e della sua valutazione) è certamente obsoleto. Per questo motivo non pare logico, e anzi sarebbe un grave errore strategico, affrontare un investimento di tale portata senza riflettere sull'attualità o meno delle risultanze della VIA del 2003. In undici anni anche il panorama nazionale ed internazionale, oltre che la coscienza della popolazione rispetto alle esigenze di uno sviluppo rispettoso dell'ambiente, sono molto mutate. [...]*	\	Premesso che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé, si evidenzia che il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati, incluso il parere favorevole del Minstero dell'Ambiente sulla VIA, al cui procedura riguardante l'intera opera risulta dunque già espletata. Va inoltre precisato che sin dal 2003 il CIPE aveva posto lungo tutto il tracciato il vincolo di fascia preordinata all'esproprio, vincolo che è stato poi regolarmente reiterato ed è tutt'oggi in vigore.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
MA03	Comune di Mazzano	Mazzano	20910	06/11/2014	DVA-2014-0036610	*[…] 0. OSSERVAZIONE di carattere generale e strategico* *Sono riportate c* onsiderazioni su dati di traffico treni e tempi di percorrenza. *[...] Nell'ambito dell'investimento per la linea AV/AC non è peraltro considerata alcuna connessione possibile tra l'aeroporto di Montichiari e la stazione di Brescia, forse per la permanente incertezza rispetto alle potenzialità reali di sviluppo dell'Aeroporto stesso per il traffico passeggeri. La Provincia di Brescia, con DGP n. 221/2008, ha gia sviluppato un'ipotesi di collegamento ferroviario tra la stazione di Brescia e l'aeroporto di Montichiari - anche quale possibile alternativa all'interconnessione est di Brescia - attraverso la riqualificazione della linea storica Brescia-Parma e contestuale raddoppio del tratto Brescia-San Zeno, che già offre apposite sedime trattandosi di linea originariamente a doppio binario. Tale scenario, che si condivide e che qui si ripropone e si sostiene quale osservazione di carattere generale, consentirebbe di:* *- riutilizzare un sedime ferroviario esistente con i conseguenti minori impatti ambientali;* *- ridurre il consumo complessivo di suolo agricolo;* *- potenziare i servizi regionali per l'accesso alla stazione di Brescia da sud;* *- costituire la connessione tra la stazione di Brescia e l'aeroporto di Montichiari e viceversa (e relativa fermata AV) attraverso la realizzazione di un breve binario di raccordo, per il re-istradamento del traffico AV;* *- eliminare l'Interconnessione Brescia Est, che fra l'altro interferisce completamente con il vincolo paesaggistico (Terrazzi naturali). Tale limitazione è riportata nella tavola "Vincoli e Limitazioni" del Documento di Piano (Variante 2012 con adeguamento al P.T.R.) del Piano di Governo del Territorio approvato dal Comune di Mazzano con delibera C.C. n. 37 del 9 Luglio 2008 (come da figura in calce);* *- eliminare la realizzazione di un lungo tratto di shunt a sud di Brescia, con conseguenti ingenti risparmi. [...]*	\	A cura RFI	RFI
MA04	Comune di Mazzano	Mazzano	20910	06/11/2014	DVA-2014-0036610	*[…] 1. OSSERVAZIONE: il viadotto di progetto* *L'esigenza di collegare la linea storica con la nuova linea AV/AC renderebbe necessaria, secondo la soluzione progettuale, la realizzazione di un viadotto dal Km 4+302.000 al Km 4+702.300 la cui altezza (comprensiva di barriere fonoassorbenti) supererà i 15 metri. Tale viadotto si trova in prossimità della frazione di Ciliverghe, frazione del comune di Mazzano. L'intervento avrebbe conseguentemente l'effetto di creare una barriera dall'insostenibile impatto visivo. Nella denegata ipotesi in cui si ritenesse indispensabile la realizzazione di tale opera, si propone e si richiede quindi di introdurre ogni possibile soluzione di mitigazione dell'impatto visivo e dell'impatto acustico (barriere fonoassorbenti, alberature con alberi ad alto fusto), anche in ragione del fatto che la maggiore velocità dei convogli che transiterebbero ben al di sopra del piano campagna potrebbe procurare l'effetto di aggravare il rumore già ora avvertito dai residenti. [...]*	\	Per la mitigazione dell'impatto visivo delle opere è stata studiata un'alternativa progettuale come indicato al punto MA07.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
MA05	Comune di Mazzano	Mazzano	20910	06/11/2014	DVA-2014-0036610	*[…] 2. OSSERVAZIONE: il sottopasso carrabile e la viabilità ad esso asservita* *[...] scelta comunale di creare, a sud del tracciato, un'area verde attrezzata per la fruibilità pubblica di ca. 60.000 mq. [...] si chiede di evitare la realizzazione del sottopasso carrabile denominato "sottopasso IC Brescia est" previsto al Km 4.774.71 e limitrofo all'attuale sede degli Alpini. Si segnala infatti che tale sottopasso carrabile non migliorerebbe la situazione viabilistica comunale complessivamente intesa, mettendo invece in discussione le caratteristiche e le prerogative dell'area verde, nata e voluta come parco agricolo. In alternativa alla soluzione progettuale oggi prevista, si propone quindi:* *- di evitare la realizzazione del previsto sottopasso carrabile denominato "sottopassi IC Brescia Est"* *- di realizzare, in alternativa ad esse, un sottopasso ciclopedonale.* *Tale soluzione avrebbe altresì il vantaggioso effetto di evitare la realizzazione di una rotatoria e di ulteriore viabilità stradale e di ridurre drasticamente, se non addirittura di azzerare, la vasta area di cantiere prevista. In ogni caso si chiede di eliminare la citata rotatoria in lato NORD, siccome ampiamente invasiva del territorio agricolo e del paesaggio, mediante una soluzione progettuale tale da abbreviare il più possibile il percorso di accesso al sottopasso. [...]* *[…] 4. OSSERVAZIONE: altra ipotesi progettuale* *[…]* *Ad ogni modo, si precisa che la soluzione della realizzazione del sottopasso carrabile viene proposta in via subordinata rispetto alla soluzione che prevede il sottopasso ciclopedonale [...]*	-€ 4.370.000	Risulta fattibile sostituire il sottopasso carrabile di progetto con sottopasso ciclopedonale nella stessa sede ma con sezione ridotta. Inoltre si prevede l'eliminazione della viabilità stradale prevista in progetto a Nord e a Sud della linea ferroviaria compresa la rotatoria. In sua vece si realizzeranno i collegamenti del sottopasso con la viabilità esistente a Nord e a Sud per una lunghezza complessiva di circa 300 metri.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
MA06	Comune di Mazzano	Mazzano	20910	06/11/2014	DVA-2014-0036610	*[…] 3. OSSERVAZIONE: interconnessione a raso* *Il viadotto del salto di montone creerà un'interferenza con la viabilità comunale in corrispondenza del vecchio sovrappasso che conduce alla cascina S. Valentino (Figura in calce), interferendo anche con il collegamento tra il comune di Mazzano, il comune di Calcinato ed il comune di Castenedolo. L'attuale ponte di ridotte dimensioni (utilizzato quasi esclusivamente da mobilità dolce) funge da collegamento con la cascina San Valentino e con i terreni ad essa attigui. [...]agricoltori necessitano di accedere al reticolo idrico posta a Nord del tracciato [...] Il collegamento esistente verrebbe sostituito, secondo l'ipotesi progettuale, da un sottopasso carraio (osservazione 2), che però non avrebbe gli stessi vantaggi dell'attuale collegamento. Per ovviare a tale problema si chiede, in ordine di priorità:* *- di evitare il salto del montone, che crea notevoli problematiche realizzando al suo posto una interconnessione a raso;* *- di creare un sottopasso a confine con il Comune di Calcinato, sfruttando l'esistenza di una piccola strada ad uso agricolo, posta a ridosso della cabina elettrica di proprietà F.S (Figura in calce), realizzandolo per il solo transito ciclo-pedonale e dei mezzi agricoli. [...]* *[…] 4. OSSERVAZIONE: altra ipotesi progettuale* *[…]* *Ad ogni modo, si precisa che la soluzione della realizzazione del sottopasso carrabile viene proposta in via subordinata rispetto alla soluzione che prevede il sottopasso ciclopedonale [...]*	€ 2.410.000	Risulta fattibile realizzare un nuovo sottopasso poderale in corrispondenza del confine con il Comune di Calcinato che include anche la realizzazione di un sottopasso poderale a spinta sulla linea ferroviaria esistente. Inoltre verrà realizzata viabilità poderale di ricucitura con la viabilità esistente parallela all'opera ferroviaria (a Nord e a Sud) per una lunghezza complessiva di circa 900 metri a Sud e 700 metri a Nord.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
MA07	Comune di Mazzano	Mazzano	20910	06/11/2014	DVA-2014-0036610	*[…] 4. OSSERVAZIONE: altra ipotesi progettuale* *[...] si ritiene opportuno suggerire una diversa modalità realizzativa del cosiddetto "Salto di Montone". Si propone di realizzare gli innesti dei nuovi binari di AV sulla linea storica in modo da evitare la realizzazione di gravissime opere di scavo in corrispondenza della collina denominata "Monte Spazzini" caratterizzata da elevato valore paesaggistico e ambientale [...] si propone di realizzare l'innesto del binario sud ([...]"BP") sulla linea storica evitando di staccarsi da questa prima della galleria artificiale, ma entrando anch'esso nella medesima e uscendo dopo il superamento della collina, evitando così la necessità di procedere allo sbancamento dell'intera collina superiore, oltre a consentire il ritombamento di terreno sul fianco sud della galleria e ottenere di fatto una sistemazione finale decisamente di minore impatto visivo e materiale. Tale Soluzione [...], dovrebbe comportare la realizzazione di una galleria artificiale più lunga e conformata in modo da far uscire il binario di AV citato indipendentemente dai binari ferroviari della linea storica. La soluzione [...] porterebbe ad ulteriori benefici sull'impatto generale dell'opera:* *- Possibilità di ritombare lateralmente e superiormente anche il versante nord della collina, ripristinando così in buona parte l'andamento orografico originario;* *- Possibilità di realizzare l'attraversamento sopraelevato del binario nord di AV ([...] "BD") con un ridotto angolo di incidenza planimetrico rispetto alla linea storica inferiore (ciò è ottenuto grazie alla maggiore lunghezza della galleria): portando così alla possibilità di un minor spostamento di questa sui due lati estremi dei rilevati, e conseguente allontanamento dagli abitati presenti sui finire della via Mazzucchelli, altrimenti [...] coinvolti dall'intervento.* *Il realizzazione invece dell'innesto del binario sud di AV al di fuori della galleria, e quindi a cielo aperto, e ad una quota pari a quella della linea storica [...] comporta la creazione di una voragine che sostanzialmente elimina la collina esistente a delimitazione e a sfondo naturale e paesaggistico del parco. [...]*	€ 6.990.000	A seguito di incontri con il Comune si è chiarito che la richiesta dell' Amministrazione consiste nello studiare una soluzione planimetrica alternativa che possa mitigare gli effetti dovuti all' attraversamento della linea nel territorio. In particolare il tratto in questione è limitato tra le progressive Km 4+200 e Km 4+700. L'elemento meno gradito dall'Amministrazione Comunale è costituito dai due viadotti di imbocco e sbocco della galleria a salto di montone del binario dispari dell' Interconnessione, in quanto invasivi e visivamente impattanti. Attualmente l' area è attraversata in trincea dalla ferrovia storica Milano-Venezia, per cui la proposta è di avvicinare il binario pari dell' Interconnessione ad essa, rendendolo il più possibile parallelo ed inserirlo all' interno di una galleria artificiale scatolare nel tratto impattante. In tal modo un rimodellamento del terreno maschererebbe la nuova opera. Per quanto riguarda il binario dispari dell'Interconnessione, si propone di spostare totalmente i due viadotti e la galleria a salto di montone di ca. 700 m in direzione Calcinato, in modo che tali opere non interferiscano con il parco. Il nuovo tracciato passerebbe in trincea all' interno dell' area parco, anch'esso parallelamente alla linea storica, minimizzando in tal modo l' impatto visivo . Alla luce di ciò si è studiato un tracciato alternativo per i due binari dell' Interconnessione, modificandone leggermente i raggi planimetrici ed i profili longitudinali.	RFI
MA08	Comune di Mazzano	Mazzano	20910	06/11/2014	DVA-2014-0036610	*[…] 5. OSSERVAZIONE: ricollocazione delle aree di stoccaggio* *Le aree di stoccaggio di notevoli dimensioni, localizzate nel previsto svincolo stradale a ridosso delle abitazioni di via Mazzucchelli, via Albini e via Spazzini, nucleo storico identificato dal PGT, (Figura in calce), provocheranno gravi interferenze e problemi agli abitanti di tali zone residenziali. Considerando che a poca distanza dalla zona dove verrà realizzato il salto del montone, ma meno vicina all'abitato, è presente una vecchia cava di prestito ora in disuso, in parte di proprietà comunale e peraltro ben servita dalla viabilità che il progetto complessivo intenderebbe riqualificare e sviluppare [...] si propone di utilizzare tale sito quale area di stoccaggio, in alternativa all'ampia area identificata nello svincolo stradale (di cui all'osservazione 2) che si propone contestualmente di non realizzare [...] Si consideri altresì che l'alternativa progettuale in parola valorizzerebbe gran parte della viabilità preesistente (strada che conduce all'attuale cabina elettrica), e si evidenzia come idonea anche quale zona di stoccaggio per cantieri limitrofi, allo stato previsti in Comune di Calcinato. [...]*	\	Premesso che l'area di stoccaggio saranno ripristinate nelle condizioni ante-operam tali aree saranno limitate al minimo necessario ed eventualmente ricolocate in aree limitrofe alle opere in accordo con le indicazioni degli Enti Locali	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
MA09	Comune di Mazzano	Mazzano	20910	06/11/2014	DVA-2014-0036610	*[...] 6. OSSERVAZIONE: riduzione e riposizionamento dei locali tecnici* *I locali tecnici di notevoli dimensioni identificati dal nominative CAB. ENEL MT/BT al km 5+364.500 P e PJ2 BRESCIA EST al km 5+300 P sana molto vicini alle abitazioni, fra cui anche la villa di importanza storica Mazzucchelli. Si propone quindi di valutare una riduzione della loro dimensione ed una ricollocazione in altra più idonea sede, tenuto anche conto del fatto che l'accesso a tale edificio sarebbe assicurato tramite una strada privata. [...]*	\	I locali tecnici sono posti a sud della ferrovia esistente e quindi dal lato opposto rispetto alla villa storica Mazzucchelli inoltre non è possibile una rilocazione in quanto funzionali alle manovre degli scambi posti proprio in quella zona.	NO
MA10	Comune di Mazzano	Mazzano	20910	06/11/2014	DVA-2014-0036610	*[...] 7. OSSERVAZIONE: viabilità di cantiere e vincolo paesaggistico* *Il progetto, la cantieristica e la viabilità relativa interferiscono con il vincolo paesaggistico della Villa Mazzucchelli, che insiste sull'edificio e sul parco del museo. La viabilità di cantiere a nord della linea ricade, infatti, proprio all'interno di tale vincolo paesaggistico. Si propone quindi di eliminare la viabilità di cantiere ricadente all'interno del vincolo paesaggistico, rivedendo l'organizzazione delle aree di cantiere stesse ed eventualmente il punta di spiccato del tracciato ferroviario di interconnessione. [...]*	\	Premesso che l'impatto sarebbe comunque ridotto trattandosi di una tratta finale di poche centinaia di metri, e per un tempo limitato alla costruzione, la viabilità per quanto possibile resterà nell'impronta dell'esproprio. Per la rotonda finale (necessaria in quanto si termina in corrispondenza della rampa di un sottopasso) in fase di verifica esecutiva sarà approfondita la possibilità di arretrarla ad ovest od ad est della zona di vincolo.	SI
MA11	Comune di Mazzano	Mazzano	20910	06/11/2014	DVA-2014-0036610	*[...] 8. OSSERVAZIONE: avvicinamento della linea alle abitazioni* *Il notevole impatto ambientale dell'opera sull'abitato di Via Mazzucchelli e via Albini, derivante dall'innalzamento del binario per poter sovrappassare la linea storica, produrrà anche un avvicinamento della linea stessa alle abitazioni passando dagli attuali 100 m a 40 - 50 m, oltre che avere come conseguenza numerosi espropri di aree di proprietà di cittadini residenti in zona. Da sottolineare inoltre che l'edilizia di tale zona rientra fra quella classificata come "nuclei di antica formazione", come riporta la tavola "Vincoli e Limitazioni" del Documento di Piano (Variante 2012 con adeguamento al P.T.R.) del Piano di Governo del Territorio del Comune di Mazzano approvato con delibera C. C. n. 37 del 9 Luglio 2008 e, pertanto, caratterizzati da notevole interesse storico e paesistico (Figura in calce). [...]*	\	Si prende atto e si segnala che in progetto sono già previste le opportune mitigazioni ambientali.	SI Già Previsto
MA12	Comune di Mazzano	Mazzano	20910	06/11/2014	DVA-2014-0036610	*[...] 9. OSSERVAZIONE: dimensioni della viabilità di cantiere* *La viabilità asfaltata di cantiere, prevista parallelamente alla linea ferroviaria, è di notevoli dimensioni ed inadeguata agli spazi reali. Si propone di limitare l'estensione della viabilità di cantiere e di prevedere il ripristino a fine lavori. [...]*	\	La viabilità di cantiere sarà limitata al minimo indispensabile e le aree occupate temporaneamente saranno ripristinate all'uso originario a fine lavori.	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
MA13	Comune di Mazzano	Mazzano	20910	06/11/2014	DVA-2014-0036610	*[...] COMPENSAZIONI E MITIGAZIONI* *[...]* ***1. Realizzazione o comunque compartecipazione ai lavori di riqualificazione della cessata discarica di Ciliverghe*** *A pochissima distanza dal tracciato dell'interconnessione insiste una cessata discarica di RSU, che l'Amministrazione Comunale di Mazzano, in accordo con gli enti competenti, in primis con Regione Lombardia, ha in animo di riqualificare. Considerato che parte dell'abitato della frazione di Ciliverghe, ossia la via Albini, si colloca fisicamente proprio tra il tracciato ed il corpo discarica, si chiede che dei lavori di riqualificazione si faccia carico il general contractor, ovvero comunque che sia assicurata una compartecipazione finanziaria alla relativa realizzazione. [...]*	\	La richiesta non rientra nelle competenze del Proponente.	NO
MA14	Comune di Mazzano	Mazzano	20910	06/11/2014	DVA-2014-0036610	*[...] COMPENSAZIONI E MITIGAZIONI* *[...]* ***2. Risoluzione delle problematiche legate al dilavamento della collina prospiciente alla via Mazzucchelli*** *Nel luogo in cui [...] dovrebbe essere realizzata la nuova viabilità, con relativa rotatoria, asservita al previsto sottopassaggio carraio, soprattutto nel caso di forti piogge si manifesta un fenomeno di dilavamento, in forza del quale fango e ghiaia vengono trasportati dalla prospiciente collina sul sedime stradale. Si chiede pertanto che tale inconveniente sia risolto con la previsione, progettazione e realizzazione di un idoneo canale adiacente la viabilità esistente o realizzanda. [...]*	€ 35.000	Tenendo conto anche delle richieste del comune di eliminare la rotatoria dell'osservazione MA05, definita la soluzione viabilistica, il progetto terrà conto di ogni aspetto relativo alla problematica qui citata. In particolare si prevederà la sistemazione idraulica ai lati della viabilità esistente per consentire all'acqua di essere raccolta e convogliata dal tombino diam1500 sotto l'interconnessione.	SI
MA15	Comune di Mazzano	Mazzano	20910	06/11/2014	DVA-2014-0036610	*[...] COMPENSAZIONI E MITIGAZIONI* *[...]* ***3. Spostamento del depuratore attualmente adiacente alla via Albini*** *[...] In tale contesto territoriale, a poca distanza dalle abitazioni, trovasi inoltre un depuratore (figura in calce), peraltro da tempo in sofferenza. Si chiede pertanto che il general contractor si faccia carico dello spostamento del medesimo, peraltro destinato a divenire nel prossimo futuro mera centrale di pompaggio, in modo da allontanarlo dalle abitazioni. [...]*	\	La richiesta non rientra nelle competenze del Proponente.	NO
MA16	Comune di Mazzano	Mazzano	20910	06/11/2014	DVA-2014-0036610	*[...] COMPENSAZIONI E MITIGAZIONI* *[...]* ***4. Alberature e barriere fonoassorbenti*** *Per quanto già non previsto in sede progettuale, si raccomanda la realizzazione di adeguate piantumazioni con alberi d'alto fusto e realizzazione di barriere fonoassorbenti, a tutela dei residenti in luogo prossimo al tracciato. [...]*	\	Per l'inserimento delle opere ferroviarie in comune di Mazzano sono previsti numerosi interventi a verde ed in particolare 6 aree a macchia boscata e una fascia boscata che interessa l'intero sviluppo della linea a Sud e buona parte dello sviluppo anche sul versante Nord. Tra le piante che saranno poste a dimora vi sono anche numerosi alberi autoctoni tra cui Populus alba, Populus nigra, Salix alba, Salix fragila, Acer campestre, Quercus robur, Fraxinus ornus, Ulmus minor, ecc.. Per quanto riguarda le barriere antirumore, come detto, queste sono il risultato dell'applicazione di un modello matematico che ha tenuto conto delle caratteristiche della sorgente e delle caratteristiche del ricettore al fine del rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. Inoltre, in fase di preesercizio ed inizio esercizio è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti.	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
MA17	Comune di Mazzano	Mazzano	20910	06/11/2014	DVA-2014-0036610	*[...] COMPENSAZIONI E MITIGAZIONI* *[...]* ***5. Eventuale realizzazione del sottopassaggio*** *Nella denegata ipotesi in cui il sottopassaggio carraio, in luogo di quello solamente ciclopedonale, in prossimità del "salto del montone" venga comunque realizzato, si chiede di contenere al massimo lo spazio di cantiere ed il nuovo tracciato viabilistico, in modo da ridurre al mimino il consumo di suolo. [...]*	\	Osservazione superata dalla controdeduzione al punto MA05.	SI
MA18	Comune di Mazzano	Mazzano	20910	06/11/2014	DVA-2014-0036610	*[...] COMPENSAZIONI E MITIGAZIONI* *[...]* ***6. Parcheggio asservito al Parco extraurbano*** *Si chiede la realizzazione di un parcheggio asservito al parco extraurbano, da fruire a cura della popolazione che intenderà recarsi al parco stesso in automobile, percorrendo Via Albini, posto che chi si recherà al parco in bicicletta potrà, in alternativa, sfruttare il sottopassaggio ciclopedonale protetto di cui si è richiesta la realizzazione. [...]*	\	Al fine di minimizzare il consumo di suolo non si ritiene accoglibile l'osservazione.	NO
MA19	Comune di Mazzano	Mazzano	20910	06/11/2014	DVA-2014-0036610	*[...] COMPENSAZIONI E MITIGAZIONI* *[...]* ***7. Valorizzazione del Parco extraurbano*** *[...] si chiede di contribuire alla sua valorizzazione mediante compartecipazione al relativo costo, includendo la riqualificazione e miglioramento dei laghetti esistenti e la dotazione di strutture adeguate (zone picnic, cestini rifiuti, area gioco per bambini, nonché asfaltatura del vialetto di ingresso della sede degli Alpini stessa). [...]*	\	La richiesta non rientra nelle competenze del Proponente.	NO
MA20	Comune di Mazzano	Mazzano	20910	06/11/2014	DVA-2014-0036610	*[...] COMPENSAZIONI E MITIGAZIONI* *[...]* ***8. Riqualificazione Via Spazzini e Via Conciliazione*** *Le Vie Spazzini e Conciliazione si collocano in prossimità della Via Mazzucchelli e nelle immediate vicinanze dell'area sottoposta ad intervento. Si chiede pertanto che il tratto di Via Spazzini - Via Conciliazione di cui all'allegata figura sia riqualificato mediante asfaltatura del sedime stradale, rifacimento dei marciapiedi e posizionamento di illuminazione pubblica laddove mancante. [...]*	€ 850.000	Si ritiene accoglibile la richiesta del Comune. Si prevede di riqualificare Via Spazzini e Via Conciliazione mediante asfaltatura del sedime stradale, rifacimento dei marciapiedi e posizionamento di illuminazione pubblica per una lunghezza complessiva di circa 1.450 metri.	SI
MA21	Comune di Mazzano	Mazzano	20910	06/11/2014	DVA-2014-0036610	*[...] COMPENSAZIONI E MITIGAZIONI* *[...]* ***9. Riqualificazione Via Mazzucchelli*** *Si chiede, in aderenza a varie richieste pervenute da cittadini residenti, la realizzazione di dossi per la limitazione della velocità, tenuto conto in particolare del fatto che la viabilità ipotizzata in sede progettuale avrebbe l'effetto di un incremento del traffico in zona. [...]*	€ 50.000	Si accoglie la richiesta del Comune prevedendo la realizzazione di 16 dossi.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
PE01	Comune di Peschiera	Peschiera	210	03/11/2014	DVA-2014-0036616	*[...] 1-INADEMPIENZA PROCEDURALE VIA (TRACCIATO AV/AC)* *La prima osservazione riguarda una inadempienza procedurale rispetto a un importante direttiva comunitaria, la numero 42/CE istitutiva della "valutazione ambientale strategica" che costituisce lo strumento per una sostenibilità ambientale, particolarmente utile in aree vaste di territorio con elevate densità. Con Decreto del Presidente della Repubblica, datato 14 marza 2001, è stato approvato il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, allegata come documento tecnico al D.P.R. Il decreto contiene un riferimento specifico alla Valutazione Ambientale Strategica: infatti, nel richiamare lo schema di PGTL, ribadisce che "nella realizzazione del Piano sarà dato carattere di priorità a quelle opere che abbiano superato positivamente la prevista Valutazione ambientale strategica" Inoltre nel paragrafo relativo alle condizioni per la realizzazione degli interventi, viene riportato che i risultati di tale VAS dovranno essere assunti come dati non modificabili nei passaggi decisionali e progettuali successivi". La VAS rappresenta una procedura amportante per la rezionalità del processo decisionale e per il suo orientamento verso la sostenibilità. Relativamente alla relazione tra VAS e VIA la normativa vigente all'art 11 comma 5 del Titolo II D.Lgs 152/2006 stabilisce che "i provvedimenti amministrativi di approvazione adottati senza la previa valutazione ambientale strategica, ove prescritta, sona annullabili per violazione di legge". [...]*	\	Si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati.	NO
PE02	Comune di Peschiera	Peschiera	210	03/11/2014	DVA-2014-0036616	*[...]2- MANCANZA IMPATTO CUMULATIVO (TRACCIATO AV/AC E CANTIERIZZAZIONE)* *Il secondo elemento di difformità procedurale che genera effetti rilevanti sulla compatibilità ambientale dell'opera è la mancata valutazione degli effetti cumulati e sinergici. L'impatto cumulativo è l'impatto sull'ambiente, che risulta dall'impatto incrementale dell'azione, quando essa si aggiunge ad altre passate, presenti e ragionevolmente prevedibili azioni future. Gli impatti cumulativi possono risultare da azioni singolarmente di minore importanza, ma significative nel loro insieme, che hanno luogo in un determinato periodo di tempo. Ogni impatto preso singolarmente, resta al di sotto del valore di soglia, ma impatti della stessa natura, che colpiscono le medesime componenti ambientali possono sommarsi e concorrere a superare il valore di soglia. La norma riguardante tale tipologia d'impatto è in calce al punto 4, dell'allegato IV della direttiva 85/337/CE come modificata dalla direttiva 97/11, ma anche recepita chiaramente nell'allegato VII "contenuti dello Studio di Impatto Ambientale" del D.Lgs 152/2006, infine oggetto della circolare del Ministero dell'Ambiente GB/96/15326. La Corte di Giustizia dell'UE, sulla valutazione degli effetti cumulati così si esprime nella sentenza C 404/09 del 2011, in sede di VIA, si deve obbligatoriamente "anche includere un'analisi degli effetti cumulativi Sull'ambiente che tale progetto può produrre se viene considerato congiuntamente ad altri progetti" giacché una tale analisi "è necessaria per garantire che la valutazione comprenda l'esame di tutti gli effetti notevoli sull'ambiente". Senza la valutazione cumulata degli effetti prodotti da infrastrutture di trasporto e da impianti presenti nell'area contigua al tracciato (linea ferroviaria storica-autostrada A4- Strada Regionale n. 11), non si puo' concludere con un giudizio di compatibilità ambientale, in quanto non è stato osservato quanto disposto dal punto 4) dell'allegato VII del Codice dell'Ambiente. [...]*	\	Si ribadisce la controdeduzione all'osservazione PE01.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
PE03	Comune di Peschiera	Peschiera	210	03/11/2014	DVA-2014-0036616	*[...] 3- MANCATA VERIFICA "DO NOTHING" (TRACCIATO AV/AC)* *Il terzo elemento di difformità procedurale è relativo alla mancata verifica di uno dei parametri fondamentali della Via quello del "do nothing", del non fare. L' "alternativa zero" e disciplinata all'interno del procedimento di Via dalla vigente normativa ovvero l'art, 21, comma 2, lett. b, del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152. Tale articolo pretende che siana identificate e valutate Ie posslbili alternative al progetto, compressa la sua non realizzazione, con l'indicazione delle principali ragioni della scelta effettuata, al fine di rendere trasparente la scelta sotto il profilo dell'impatto ambientale e allo scopo di evitare interventi che causino sacrifici ambientali superiori a quelli necessari al soddisfacimento dell'Interesse sotteso all'iniziativa. Nel caso in esame rispetto a quanto prescritto dalle norme citate gli elementi prodotti nel SIA dal proponente, non consentono di pervenire a un giudizio completo di compatibilità ambientale. [...]*	\	Si ribadisce la controdeduzione all'osservazione PE01.	NO
PE04	Comune di Peschiera	Peschiera	210	03/11/2014	DVA-2014-0036616	*[...] 4- IMPATTO DA RUMORE (TRACCIATO AV/AC E CANTIERIZZAZIONE)* Riporta nella prima parte informazioni tecniche sul rumore *[...]Risulta evidente che in tale procedere tutte Ie "informazioni" dovute al non uniforme andamento del rumore nel tempo e in particolare quelle legate ai PICCHI vengono totalmente perse. Evidente che è il picco del rumore a generare il disturbo e la perdita di valore patrimoniale dei beni immobili e non certamente la media energetica distribuita su 16 ore di giorno e otto di notte. I modelli di acustica predittiva sui quali si basano i gestori e i costruttori d'infrastrutture nel riconoscere i danni da esercizio e da cantiere presentano due limitazioni: l'attenuazione dei livelli sonori dovuta al suolo e alle condizioni dinamiche e termodinamiche dell'atmosfera. In pianura l'attenuazione da parte del suolo è classificata di "interferenza distruttiva". A causa di questi motivi i modelli forniti dalla norma ISO/DIS 9613-2 sono da ritenersi validi solo nel caso in cui la propagazione avvenga su terreno pressoché pianeggiante e in assenza di forti venti e di marcate stratificazioni termiche dell'atmosfera. [...]* Riporta studi e ricerche effettuate sul rumore *[...] Un incremento di barriere, sia in altezza, sia lungo il tracciato, tenendo conto di tutte Ie variabili e Ie osservazioni espresse è necessario e protettivo verso la mitigazione degli impatti. Per quanto concerne la cantierizzazione si ritiene insufficiente la previsione di progetto di barriere antirumore in prossimità del Santuario del Frassino, in quanto risulta completamente scoperta la località Broglie. Particolare attenzione dovrà essere data al cantiere operativo L5O1, in quanto completamente collocato nell'ambito di produzione del vino "Lugana Doc" ed a breve distanza da piccoli insediamenti abitativi (Loc. Rondinelli, Loc. Massoni). Dovranno essere assunti tutti gli accorgimenti necessari per ridurre notevolmente gli impatti dovuti al rumore. [...]*	\	Le simulazioni acustiche e la conseguente definizione delle barriere antirumore e degli interventi sugli infissi sono stati effettuati in conformità con la vigente normativa sul rumore ferroviario (DPR 459/98) adottando i criteri comunemente adottati per i progetti di infrastrutture ferroviarie. Diversamente da quanto indicato sul progetto le barriere antirumore su rilevato hanno un'altezza media di quasi 6 metri e dunque in accordo con la richiesta di prevedere BA alte. E' importante segnalare che, a garanzia della corretta progettazione, in fase di preesercizio ed inizio esercizio è previsto il monitoraggio ambientale del rumore proprio al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti acustici. In tutti i casi in cui ciò non dovesse avvenire verranno adottate misure di mitigazione integrative. Per quanto riguarda la fase di costruzione è prevista la realizzazione di dune intorno al perimetro del cantiere L5O1, inoltre nelle situazioni di maggior criticità è prevista la posa di barriere mobili.	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
PE05	Comune di Peschiera	Peschiera	210	03/11/2014	DVA-2014-0036616	*[...] 5- VIBRAZIONI (TRACCIATO AV/AC E CANITERIZZAZIONE)* Riporta nella prima parte informazioni sulle vibrazioni, parere di esperti e SIA Cepav e Ircav *[...] appare la trattazione delle vibrazioni insufficiente, di fronte alla pesantezza del problema vibrazioni. Sarebbe opportuna una certificazione dello spettro di frequenza di vibrazione prodotto dall'AV/AC per poter procedere alla verifica su eventuali risonanze nelle strutture e macchinari di eventuali imprese allocate in una fascia di 100metri dall'asse ferroviario. Sarebbe Inoltre utile la certificazione dello spettro di emissione e l'intensità, considerato che la scelta di mancato inserimento, i smorzatori vibrazionali potrebbe comportare l'attivazione di fenomeni di risonanza in macchinari (lungo il tracciato a distanza inferiore di 50 metri, sono presenti attività artigianali che ospitano macchinari ad altra precisione) e strutture (Santuario del Frassino). [...] 22,7km di stuoie antivibranti sono insufficienti [...] A generare ulteriori perplessità e poi intervenuto la modifica dell'art 165 [...] riduce dal 5% al 2% del costo dell'opera, gli interventi per la mitigazione e la compensazione degli impatti ambientali. Non si può non rilevare la mancata discriminazione per gli interventi di mitigazione ambientale rispetto alle tratte Milano-Bologna e Bologna-Firenze. [...] Una particolare attenzione necessita il Santuario della Madonna del Frassino verso il quale l'interferenza vibrazionale assume particolare intensità a causa della vicinanza alla linea (124 metri). Considerato la posa delle stuoie antivibranti risultano [...] insufficienti, si propone di mettere in atto soluzioni altenative ed integrative quali armamenti ferroviari antivibranti (treversine isolate con molle, montabili anche in galleria). A garanzia di una maggiore salvaguardia dell'ente locale si ritiene fondamentale che i modelli di previsione teorica dei livelli di vibrazioni per le fasi di costruzione ed esercizio vengano predisposti e certificati in contradditorio con enti terzi (Arpav) e che i dati dei previsti monitoraggi dell'opera per la messa in esercizio vengano anch'essi esaminati da Arpav e resi pubblici. Ulteriori considerazioni ma di natura simile vanno fatte verso l'impatto vibrazionale prodotto dai cantieri.*	\	La citata complessità dei fenomeni di propagazione delle vibrazioni hanno guidato l'approccio progettuale finalizzata a garantire il rispetto dei limiti vibrazionali. Il progetto contiene una analisi delle vibrazioni indotte dal transito ferroviario, mediante l'uso di modelli matematici, con l'identificazione degli edifici critici per i quali potrebbe rendersi necessaria l'adozione del sistema di mitigazione già definito. Poiché però come detto l'analisi della propagazione delle vibrazioni dipende da numerosi fattori specifici e che in parte cambiano da punto a punto del territorio attraversato (come caratteristiche del manufatto su cui transita il convoglio, caratteristiche del sottosuolo, caratteristiche delle fondazioni e della struttura dell'edificio) la soluzione che si prevede di adottare (già sperimentata con successo su altre linee ferroviarie) è quella di effettuare puntuali misure in occasione dei primi transiti ferroviari (preesercizio) al fine di identificare quali ricettori effettivamente siano da mitigare e fornire i necessari elementi per il dimensionamento dei setti antivibranti. Ulteriori misure di vibrazioni sono effettuate dopo l'esecuzione dell'intervento di mitigazione al fine di verificarne l'efficacia. Con riferimento al citato caso di Cantine Riunite in comune di Campegine, informiamo che dopo la citata relazione inutilmente allarmistica, a seguito di indagini sperimentali condotte dall'Università di Perugia per conto dell'Osservatorio Ambientale e delle misure di monitoraggio post operam, non si è reso necessaria neanche l'adozione delle mitigazioni previste in progetto e, dopo 6 anni di esercizio della linea AV Milano - Bologna, nessun danno risulta lamentato da Cantine Riunite. Diversamente da quanto indicato, non è prevista l'adozione di stuoie antivibranti. L'intervento di mitigazione previsto consiste nella creazione di setti verticali al piede del	SI Già Previsto
PE06	Comune di Peschiera	Peschiera	210	03/11/2014	DVA-2014-0036616	*[...] 6- LAGHETTO DEL FRASSINO (TRACCIATO AV/AC)* *[...] 1) La galleria intercetta due corsi d'acqua di alimentazione del Laghetto (Rio Giorgano e Rio Paulmano). Il rischio sulla variazione dei volumi di acqua immessi a seguito dei lavori deve essere scongiurato o comunque fortemente minimizzato; [...]*	\	In fase definitiva sono previsti dei sifoni per risolvere l'interferenza con i corsi d'acqua citati. In fase di PE l'intervento sarà dettagliato al fine di garantire la continuità degli stessi.	SI
PE07	Comune di Peschiera	Peschiera	210	03/11/2014	DVA-2014-0036616	*[...] 6- LAGHETTO DEL FRASSINO (TRACCIATO AV/AC)* *[...] 2) Trattandosi di sito d'interesse comunitario (SIC) e zona di protezione speciale (ZPS) si richiede una maggiore verifica di compatibilità applicando rigorosamente le norme di tutela del sito. A tale riguardo appaiono rilevanti sul piano della coerenza alla vigente normativa alcuni elementi. Con riferimento alla Direttiva 92/43/CEE manca ogni descrizione dell' "Opzione zero"anche se è stato approvato il preliminare, essendo l'opera compresa nella delibera CIPE 121 del 2001. [...]*	\	Premesso che il progetto preliminare dell'opera è stato dichiarato compatibile dal punto di vista ambientale con prescrizioni dal CIPE con la Delibera n. 120 del 2003, si precisa che approfondimenti sul tema sono stati trasmessi al MATTM il 04.02.2015 nell'ambito delle integrazioni richieste.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
PE08	Comune di Peschiera	Peschiera	210	03/11/2014	DVA-2014-0036616	*[...] 6- LAGHETTO DEL FRASSINO (TRACIIATO AV/AC)* *[...] 3) Relativamente ai DPR 357/97 e 120/03. non appare alcuna discussione su:* *- usa delle risorse naturali;* *- rischio di incidenti per quanto riguarda le sostanze e le tecnologie utilizzate;* *- l'inquinamento e i disturbi ambientali;* *- componenti abiotiche e biotiche;* *- connessioni ecologiche". [...]*	\	Il progetto ha già ricevuto approvazione con prescrizioni e raccomandazioni a livello di Progetto Preliminare (con una VIA che analizzava le diverse componenti ambientali). Pertanto l'opera è già stata recepita dai diversi strumenti Pianificatori (PTR, PTCP e PGT/PATI) sopravvenuti ai diversi livelli di governo del territorio, strumenti a loro volta dotati delle necessarie e relative procedure di VAS e VINCA. Tali procedure non hanno evidenziato elementi ostativi all'opera in oggetto e segnatamente al SIC/ZPS menzionato (tant'è che l'opera compare in tutti gli strumenti pianificatori sopra riportati). Lo screening di VIA è stato eseguito in via cautelativa, per verificare se nel passaggio dalla progettazione preliminare a quella definitiva fossero state introdotte delle modifiche (progettuali e/o di tracciato) non valutate precedentemente e se fossero state recepite tutte le prescrizioni CIPE.	SI Già Previsto
PE09	Comune di Peschiera	Peschiera	210	03/11/2014	DVA-2014-0036616	*[...] 6- LAGHETTO DEL FRASSINO (TRACCIATO AV/AC)* *[...] Nella scheda "relazione di incidenza" [...] Tale valutazione dovrebbe essere conseguente all'acquisizione delle informazioni definite da regole elaborate dal soggetto istituzionale competente. Nel caso di specie il riferimento alla D.G.R. della Regione Veneto n3173 del 10/10/06 sembra non essere completamente applicata. Infatti nella fase di screening si prescrive che sono da evidenziare gli elementi che possono produrre incidenze sia isolatamente sia in congiunzione con altri piani, progetti o interventi. L'elencazione prevista dalla normativa regionale è: a) aree interessate e caratteristiche dimensionali; b) durata dell'attuazione e cronoprogramma (adoziane, approvazione, costruzione, funzionamento, dismissione, recupero); c) distanza dai siti della rete Natura 2000 e dagli elementi chiave di questi; d) indicazioni derivanti dagli strumenti di pianificazione; e) utilizzo delle risorse; f) fabbisogno nel campo dei trasporti, della viabilità e delle reti infrastrutturali; g) emissioni, scarichi, rifiuti, rumori, inquinamento luminoso; h) alterazioni dirette e indirette sulle componenti ambientali aria, acqua, suola; Alcuni punti risultano non trattati e si ritiene che questa possa comportare una valutazione parziale dell'esito della verifica che Cepav Due conclude affermando[...]non comporta, in effetti, alcuna incidenza significativa a carico dei Siti della Rete Natura 2000 [...]I punti sopra citati dovrebbero essere analizzati all'interno della Relazione per la Valutazione d'incidenza anche nel caso in cui si consideri l'incidenza bassa o addirittura nulla. La Relazione dovrebbe esaurire tutti i contenuti previsti dagli allegati della legislazione vigente. Obbligo che non dovrebbe apparire come semplice adempimento formale. L'assenza o l'insufficienza di uno o più punti richiesti dalla normativa rende parziale l'espressione della valutazione, proprio perché non consente di analizzare nel dettaglio i possibili impatti dell'opera o del progetto. Va ricordato a tal proposito che le Direttive europee hanno introdotto il "principio di precauzione": nel dubbio che l'opera prevista possa avere incidenze negative, essa non dovrebbe essere autorizzata (art.6 Direttiva 92/43/CEE). [...]*	\	Si rimanda alle oservazioni PE07 e PE08.	SI Già Previsto
PE10	Comune di Peschiera	Peschiera	210	03/11/2014	DVA-2014-0036616	*[...] 7- BASE CARTOGRAFICA (TRACCIATO AV/AC E CANTIERIZZAZIONE)* *La base cartografica utilizzata per la stesura del progetto definitivo, non risulta aggiornata, in particolare non è inserita la nuova SR 11 tratto casello di Peschiera del Garda - rotatoria di Cavalcaselle con innesto su SS 450 di Affi. Inoltre non sono stati inseriti i nuovi svincoli oggetto dell'intervento di riqualificazione ed ammodernamento della SR 11 da parte di veneto Strade (svincolo SP 28 e svincolo di Porto Vecchio) Per ridurre eventuali ed inutili Impatti sulla viabilità esistente si rende necessario rivedere la viabilità per la cantierizzazione prevista per la direzione Castelnuovo del Garda, utilizzando la nuova tangenziale SR11; [...]*	\	Il progetto dell'opera è stato redatto sulla base di una cartografia 1:1000 restituita da un recente volo.	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
PE11	Comune di Peschiera	Peschiera	210	03/11/2014	DVA-2014-0036616	*[...] 8- INTERFERENZE ACQUEDOTTO (CANTIERIZZAZIONE)* *Si osserva che il pozzo previsto nell'ambito del cantiere operativo L.5.O.1, nonché il cantiere stesso (ca. 65.000 mq) e di due aree dl stoccaggio materiali (ca. 15.500 mq complessivi), si trovano ad una distanza inferiore ai 200 m dai due più importanti pozzi di approvvigionamento idrico dell'acquedotto comunale di Peschiera (località Berra Vecchia, Berra 1 e Berra 2), o comunque in aree a ridosso degli stessi. Ciò, anche a fronte dei cicli di lavorazioni previsti nel cantiere, della presenza di macchinari e mezzi pesanti, di acque reflue e rifiuti stoccati all'interna del cantiere, può compartare un possibile nocumento della falda acquifera e pertanto un altissimo rischio per la salute pubblica. Si chiede pertanto di spostare il cantiere operative L.5.O.1, le aree di stoccaggio e il nuovo pozzo di cantiere, individuando una o più aree alternative e se necessario di ridotte dimensioni poste ad una distanza maggiore rispetto agli attuali pozzi dell'acquedotto comunale, per evitare possibili interferenze con la falda. Tale dovuto spostamento certamente non dovrà prioritariamente arrecare danno alle colture pregiate del "Lugana Doc", prediligendo aree coltivate a cereali e colture di minor pregio Per le aree stoccaggio sarebbe forse possibile ampliare quella a sud del cantiere logistico, denominata L.5.S.T.20 [...]*	\	Si prende atto. Il Cantiere sarà modificato in fase di PE tenendo conto della presente osservazione.	SI
PE12	Comune di Peschiera	Peschiera	210	03/11/2014	DVA-2014-0036616	*[...] 9- APPROVVIGIONAMENTO IDRICO (CANTIERIZZAZIONE)* *Per il cantiere logistico L.5.L.1., essendo previsto l'alloggio dl 400 operai e non essendoci la sufficiente portata d'acqua dell'acquedotto comunale, dovrà essere potenziata la rete idrica per l'approvvigionamento, secondo le precise indicazioni e modalità dell'ente gestore del ciclo integrato dell'acqua, Azienda Gardesana servizi spa, avente sede in Peschiera del Garda; [...]*	\	Si prende atto.Si terrà conto in sede di PE.	SI
PE13	Comune di Peschiera	Peschiera	210	03/11/2014	DVA-2014-0036616	*[...] 10- SMAL TIMENTO REFLUI DOMESTICI (CANTIERIZZAZIONE)* *Per il cantiere operativo L.5.0.1, vista la vicinanza dei due pozzi di approvvigionamento dell'acqua potabile "Berra 1" e "Berra 2" si esprime parere contrario alla realizzazione di vasche imhoff per lo smaltimento de reflui domestici. Dovrà essere previsto un nuovo allaccio alla più vicina rete di smaltimento delle acque nere; [...]*	\	Nell'ambito della redazione del P.E. si provvederà ad individuare la migliore soluzione tecnica per la realizzazione degli scarichi.	SI
PE14	Comune di Peschiera	Peschiera	210	03/11/2014	DVA-2014-0036616	*[...] 11- SMALTIMENTO REFLUI DOMESTICI (CANTIERIZZAZIONE)* *Per il cantiere logistico L.5.L.1 essendo previsti alloggi per 400 operai di esprime parere contrario alla realizzazione di impianto imhoff. Dato il notevole carico antropico dovrà essere previsto nuovo: allaccio alla più vicina rete di fognatura acque nere. Si precisa altresì che in un eventuale impianto imhoff le acque chiarificate e non depurate hanna ricettore il laghetto del Frassino, sito di interesse comunitario, percorrendo il Rio Paulmano; [...]*	\	Nell'ambito della redazione del P.E. si provvederà ad individuare la migliore soluzione tecnica per la realizzazione degli scarichi.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
PE15	Comune di Peschiera	Peschiera	210	03/11/2014	DVA-2014-0036616	*[...] 12- SMALTIMENTO REFLUI DOMESTICI (CANTIERIZZAZIONE)* *Per il cantiere operative L.5.0.2 si esprime parere contrario alla realizzazione di sistema di smaltimento delle acque reflue domestiche con imhoff in quanto le acque chiarificate e non depurate, hanna come ricettore, posto nelle immediate vicinanze il fiume Mincio, percorrendo il Fosso Dogale. In luogo della imhoff dovrà essere eseguito opportuno allaccio alla rete fognaria comunale, ritenendo il necessario potenziamento della rete come opera complementare per l'abitato della zona Mano di Ferro e Zanina; [...]*	\	L'osservazione risulta superata a seguito dell'eliminazione del cantiere.	SI
PE16	Comune di Peschiera	Peschiera	210	03/11/2014	DVA-2014-0036616	*[...] 13- INTERFERENZE RETE ACQUE BIANCHE, NERE, ACQUEDOTTO (TRACCIATO AV/AC)* *Non essendo stato interessato l'ente gestore del ciclo integrato dell'acqua, Azienda Gardesana Servizi spa, non sono state prese in considerazione tutte le interferenze della rete delle acque bianche, nere e dell'acquedotto, con il tracciato TAV/TAC; [...]*	\	Il Proponente ha già avviato i contatti con gli Enti	SI
PE17	Comune di Peschiera	Peschiera	210	03/11/2014	DVA-2014-0036616	*[...] 14- INTERFERENZA DEPURATORE CONSORTILE (TRACCIATO AV/AC CANTIERIZZAZIONE)* *Il cantiere di realizzazione del ponte sul fiume Mincio, interferisce con il collettore fognario principale che raccoglie i reflui della sponda veronese e bresciana. Pertanto particolare attenzione dovrà essere posta in fase di lavoro per garantire la condotta da eventuali danni o peggio da potenziali sversamenti nel fiume Mincio; [...]*	\	Il Proponente ha già avviato i contatti con gli Enti . In sede di PE si individuerà la migliore soluzione tecnica alla problematica qui segnalata.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
PE18	Comune di Peschiera	Peschiera	210	03/11/2014	DVA-2014-0036616	*[...] 15- CAVALCAVIA GHIROLDA KM 120+124.60 (CANTIERIZZAZIONE)* *Importante e non di poco conto è la criticità presso la Località Massoni tra l'accesso al nuovo cavalcavia "Ghirolda", la viabilità esistente e la prevista viabilità di cantiere. Come è visibile dalle allegate planimetrie, la nuova rampa di accesso al cavalcavia lato nord (loc. Massoni) si raccorda con la viabilità esistente in corrispondenza di una stretta curva a 90°. In tale punto è previsto, inoltre, l'innesto di una strada provvisoria e di cantiere. Il raccordo tra la viabilità esistente e la "deviazione stradale provvisoria" presso la località Massoni avviene in corrispondenza della citata curve a 90° e di una piccola strada di campagna non asfaltata. In tale punta si immagina che i mezzi d'opera debbano eseguire un'inversione ad U per spostarsi, nelle fasi 1 e 2 di cantiere, dal tracciato provvisorio a quello di nuova costruzione. Il tutto a poche decine di metri dalle abitazioni, con spazi di manovra non ben definiti. Si ritiene pertanto che tale spazio di manovra non superi il limite nord della viabilità esistente (definito dalla curva a 90°) e venga comunque delimitato da adeguate recinzioni. Sarebbe inoltre auspicabile una traslazione verso sud dell'innesta tra la nuova viabilità e quella esistente, in modo da conservare una certa distanza tra le aree del cantiere e le abitazioni della località Massoni. Tale traslazione è possibile in quanto la nuova rampa di accesso al cavalcavia dal lato nord prevede una pendenza del 6,5%: Ipotizzando una pendenza del 7,5% o 8% la rampa potrebbe risultare significativamente più corta. [...]*	\	In sede di PE si adotteranno tutte le necessarie misure tecniche al fine di rispettare le indicazioni ricevute.	SI
PE19	Comune di Peschiera	Peschiera	210	03/11/2014	DVA-2014-0036616	*[...] 16- TRAFFICO DI CANTIERE STRADA LOCALITA' PIGNO (CANTIERIZZAZIONE)* *Si osserva che la viabilità di cantiere nel percorso che collega il nuovo cavalcavia Ghiralda, in direzione sud, con la località Pigno, presumibilmente fino all'intersezione con la provinciale per Pozzolengo, e situato per il primo tratto (sino a località Rondinelli) su una strada comunale asfaltata di limitata larghezza; per il secondo tratto (sino a località Pigno) su una strada di campagna sterrata di limitatissima sezione stradale e affiancata da fossi. Per l'intero percorso non si prevede alcun adeguamento per il passaggio dei mezzi di cantiere. Si ritiene pertanto che la viabilità esistente dal nuovo cavalcavia Ghirolda a località Pigno non venga In alcun modo interessata dal traffico di cantiere, anche perché essa non sembra risultare di particolare utilità ai fini del movimenti dei mezzi d'opera e dei collegamento tra i cantieri del tracciato TAV. [...]*	\	Si prende atto. In sede di PE si adotteranno tutte le necessarie misure tecniche al fine di rispettare le indicazioni ricevute. Si evidenzia che in mancanza di collegamenti verso sud i mezzi dovranno tutti percorrere la strada che attraversa località Broglie.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
PE20	Comune di Peschiera	Peschiera	210	03/11/2014	DVA-2014-0036616	*[...] 17- TRAFFICO DI CANTIERE. FRAZIONE BROGLIE (CANTIERIZZAZIONE)* *Si osserva che l'adeguamento previsto per la viabilità esistente presso la località Broglie - via Pignolini, necessario per il transito dei mezzi di cantiere (passagggio medio previsto 52 mezzi al giorno), e a documento di una zona densamente abitata, con la presenza di diverse ed importanti attività produttive e artigianali (denominata Zona Artigianale delle Broglie), ognuna delle quali apporta già ora un significativo carico di traffico pesante. L'adeguamento previsto per la sede stradale appare improponibile in quanto la stessa risulta di larghezza strettamente sufficiente per il traffico attuale e delimitata da muretti, marciapiedi e muri di sostegno e per l'intero tratto ricade all'interno alle aree abitate. Si ritiene che il traffico di cantiere non attraversi la località Broglie venga smaltito interamente sulla strada di cantiere di nuova realizzazione parallela al tracciato TAV e all'autostrada. [...]*	\	Ad eccezione di brevi tratti, la viabilità di cantiere interessa un'area produttiva ed artigianale. In sede di redazione del P.E. si adotteranno tutte le necessarie misure tecniche al fine di tenere in considerazione i vincoli fisici segnalati; in tale sede si potrà valutare la possibilità di ridurre il traffico su località Broglie proseguendo lungo la pista parallela alla linea e creando un accesso su Via Pignolini a Nord di Via Marinoni, compatibile con il traffico e con le attività da svolgersi in prossimità del sottopasso all'autostrada.	SI
PE21	Comune di Peschiera	Peschiera	210	03/11/2014	DVA-2014-0036616	*[...] 18- DIFFORMITA' DELLA CARTOGRAFIA - ZONA ARTIGIANALE BROGLIE (TRACCIATO AV/AC CANTIERIZZAZIONE)* *Si osserva che l'elaborato grafico non tiene conto, all'interno della zona artigianale di località Broglie, della reale dimensione e posizione del compendio industriale Franke, che risulta più ampio e più vicino al tracciato TAV ed all'autostrada, di quanto rappresentato nelle cartografie di progetto, e delle Cantine Zenato che non compaiono sulla medesima cartografia. Si chiede la verifica della compatibilità degli edifici esistenti rispetto al tracciato TAV e alla prevista strada di cantiere parallela al tracciato stesso. [...]*	\	L'elaborato grafico si riferisce alla cartografia al 1:5000 che riporta una cartografia non aggiornata. Gli elaborati 1:1000 sono corretti.	SI Già Previsto
PE22	Comune di Peschiera	Peschiera	210	03/11/2014	DVA-2014-0036616	*[...] 19- CANTIERE LOGISTICO L.5.L.1 E VIABILITA' DI CANTIERE NEL'AREA FRASSINO - DOLCI (CANTIERIZZAZIONE)* *[...] L.5.L.1 [...] determina un insostenibile aggravio di traffico [...] Tale situazione potrebbe essere in parte migliorata [...] collegando direttamente la strada di cantiere che costeggia il tracciato AV/AC e l'autostrada con la via Mantova [...] (ex SP 56). Tale collegamento è possibile prolungando la citata strada di cantiere sino al colle Baccotto e all'intersezione con via Mantova. In tale punto l'ampiezza della sede stradale esistente consentirebbe l'inserimento di una rotatoria utile per l'uscita dei mezzi di cantiere, i quali da quel punto potrebbero facilmente raggiungere sia il cantiere operativo in località Mano di Ferro [...] sia l'area del nuovo viadotto sui fiume Mincio che, percorrendo la Regionale 11, I cantieri dislocati nel Comune di Castelnuovo del Garda. [...]*	\	La realizzazione della tratta AV ha previsto una galleria naturale (Colle baccotto) proprio per evitare l'interessamento superficiale del colle. La viabilità quindi richiesta è incompatibile con tale assunto.	NO
PE23	Comune di Peschiera	Peschiera	210	03/11/2014	DVA-2014-0036616	*sarebbe inoltre possibile:* *- evitare la realizzazione del collegamento diretto tra Il cantiere logistico L.5.L.1 e la località Tesole (Ponti sul Mincio), inclusa la rotonda di nuova costruzione a sud del cantiere medesimo, in quanto tale collegamento risulterebbe del tutto superfluo;*	\	Il collegamento diretto tra Il cantiere logistico L.5.L.1 e la località Tesole (Ponti sul Mincio) verrà eliminato e verrà creato un accesso posto sul confine Nord-Ovest.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
PE24	Comune di Peschiera	Peschiera	210	03/11/2014	DVA-2014-0036616	*- escludere dalla viabilità di cantiere il tratto all'interno della località Dolci, in quanto il percorso risulterebbe, come il precedente, del tutto superfluo e molto più lungo e tortuoso di quello proposto;*	\	Nell'ambito della redazione del PE verranno adottate le soluzioni proposte tenendo in considerazione i vincoli fisici segnalati. Vedasi anche osservazione PM07 di Ponti sul Mincio.	SI
PE25	Comune di Peschiera	Peschiera	210	03/11/2014	DVA-2014-0036616	*- evitare la realizzazione del collegamento diretto tra il cantiere logistico L.5.L.1 e la strada di cantiere parallela al tracciato AV/AC, ottenuto tramite l'utilizzo di una piccola strada esistente tra il Santuario del Frassino e il Ristorante Frassino (capezzagna "dei Frati"), potenziata con la costruzione di due nuove rotonde.* *L'eliminazione di tale collegamento risulterebbe possibile prolungando verso nord, seguendo il naturale pendio di colle Baccotto, la prevista strada di cantiere di collegamento tra il cantiere logistico L.5.L.1 e le due aree tecniche e stoccaggio posizionate accanto alla ditta Arda. [...]*	\	Il collegamento permette l'accessibilità all'area logistica (mezzi leggeri), la deviazione di tale traffico sulla pista necessiterebbe uno sbocco all'altezza del sottopasso posto all'imbocco del piazzale del santuario (tale sbocco è stato previsto solo occasionalmente e normalmente chiuso).	NO
PE26	Comune di Peschiera	Peschiera	210	03/11/2014	DVA-2014-0036616	*[...] 19- CANTIERE LOGISTICO L.5.L.1 E VIABILITA' DI CANTIERE NEL'AREA FRASSINO - DOLCI (CANTIERIZZAZIONE)* *[...] Si ritiene inoltre fondamentale che venga mantenuta la continuità del traffico veicolare lungo l'attuale via Frassino in corrispondenza del sottopassaggio autostradale e dell'intersezione con il tracciato AV/AC. L'interruzione del passaggio carrabile su via Frassino comporterebbe infatti gravissimi disagi alla popolazione residente in tutte le frazioni a sud dell'autostrada (località Colombara, Due Laghi, Pigno, Marinoni, Broglie, Boschetti), nonché ai visitatori del Santuario e, più in generale, a tutti i cittadini di Peschiera. Si chiede infine che venga mantenuto, anche durante il periodo di cantiere, l'accesso al Santuario del Frassino dalla pista ciclopedonale proveniente da nord con il sottopassaggio autostradale esistente. [...]*	€ 1.320.000	La continuità del traffico verrà mantenuta anche se nell'ambito delle attività poste in corrispondenza del sottopassaggio potrà verificarsi qualche disagio che si cercherà di ridurre al minimo possibile. Allo scopo sarà riqualificata la viabilità dell'area: - realizzazione di una rotonda sulla viabilità esistente presso l'accesso al parcheggio posto a Sud-Ovest del cimitero e mantenimento dell'accesso all'attuale sottopasso sotto A4; - mantenimento della viabilità pubblica a Est del cimitero per l'accesso al parcheggio del Santuario - riduzione ingombro della rotatoria di cantiere posta nei pressi del ristorante. Il mantenimento dell'accesso ciclopedonale proveniente da Nord che sottopassa l'A4 non è tecnicamente fattibile né in fase definitiva né durante le fasi di costruzione. Al fine di garantire gli accessi separati dalla viabilità di cantiere e minimizzare l'impatto della fase di costruzione sono state studiate le seguenti principali ottimizzazioni: a) modifica delle modalità di scavo al fine di minimizzare l'area necessaria alla esecuzione dello scavo per la galleria artificiale mediante la realizzazione di berlinesi. b) limitazione della mobilità dei mezzi di cantiere evitando commistione con i veicoli di uso pubblico; a tal fine parte delle piste sarà limitata ad una sola corsia con obbligo di retromarcia verso le aree di manovra. c) posizionamento di pannelli fonoassorbenti e antipolvere di elevata qualità estetica che consentiranno, non solo di minimizzare le interferenze acustiche e delle polveri ma anche di limitare la vista delle attività di cantiere e di garantire la massima sicurezza ai fruitori delle aree esterne del santuario. Per ottimizzare poi l'integrazione dei suddetti pannelli con il paesaggio circostante si è proposto un simulato effetto specchio riportando sui pannelli le immagini che su di essi verrebbero riflesse se fossero degli specchi.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
PE27	Comune di Peschiera	Peschiera	210	03/11/2014	DVA-2014-0036616	*[…]* *20- INTERFERENZA TRACCIATO E CANTIERI TAV-TAC CON ZONA DI PRODUZIONE D 'UVE PREGIATE PER IL VINO LUGANA DOC (CANTIERIZZAZIONE)* *Il valore agricolo di questo territorio ha consentito nell'arco di vari decenni il formarsi di un'enclave vinicola di importanza internazionale, per la produzione del famoso vino bianco Lugana attorno a cui ruotano numerose aziende imprenditoriali e attività lavorative.[...]inoltre il forte inquinamento elettromagnetico causato dalla sua presenza creerebbe gravi limiti alle coltivazioni, compromettendo attività lavorative e qualità della produzione. Infatti il progetto prevede l'attraversamento della zona di produzione d'uve pregiate per il vino Lugana DOC e il collocamento all'interno della stessa zona di un grande cantiere operativo (L.5.0.1) per complessivi mq 65.315, di diverse aree di stoccaggio (L.5.S.T. 17, L.5.S.T.18, L.5.S.T.19) per complessivi mq 55.063 e di aree tecniche (L.5.A.T.7) per complessivi mq 6.000 (vedasi anche osservazione n. 10). Si specifica che il cantiere operativo e le aree tecniche e di stoccaggio sopra citate insistono su terreni con caratteristiche ampelologie e organolettiche non riscontrabili in terreni limitrofi e che la cantieristica comporterà la perdita definitiva e permanente del terreno produttivo in quanto la produzione vitivinicola non sarà più praticabile su un terreno che avrà perso le caratteristiche suddette. Questo pregiudizio permanente interesserà anche i terreni limitrofi ai cantieri stessi per inquinamenti da polveri e scarichi dei mezzi che interferiranno inevitabilmente nella produzione di beni alimentari. Si chiede pertanto di ridurre in maniera significativa o trovare collocazione alternativa per le aree a cantiere lungo il tracciato, in particolare del cantiere operativo L.5.0.1, e di spostare in altre aree tutte le aree tecniche e di stoccaggio previste all'interno della zona di produzione d'uve pregiate per il vino Lugana DOC.*	\	Avendo già operato l'eliminazione del cantiere L.5.O.2 non risulta possibile eliminare anche il cantiere operativo L.5.O.1 essendo indispensabile per la costruzione. In fase di progettazione esecutiva valuteremo la possibilità di contenere l'estensione del cantiere.	NO
PE28	Comune di Peschiera	Peschiera	210	03/11/2014	DVA-2014-0036616	*[…]* *21.- VINCOLO MONUMENTALE LOC. MANO DI FERRO (CANTIERIZZAZIONE)* *Il cantiere operativo L.5.0.2 ricade interamente in terreni vincolati ai sensi del D.Lgs. 42/2006,/ex art. 2 ed art. 29 D. L. 490/1999) vincolo monumentale "Mano di Ferro" (foglio n. 15 particella n. 218) decreto della Soprintendenza Regionale del 05 marzo 2002. Catastalmente l'area vincolata è identificata al foglio n. 15 particelle 222 - 132 - 71 - 131 - 70 - 62 - 891 - 979 - 1925 - 992 - 1921 - 1922 - 1926 - 1928 - 1927 - 994 - 117 - 54 - 162 - 51 - 52 - 53 - 118 - 127 - 125 - 64 - 124 - 123 - 128 - 121 - 122 - 63 - 129 - 130 - 1924 - 1923. La traslazione del* *cantiere, per effetto del vincolo monumentale, più a sud-est, dovrà certamente comportare una completa revisione della viabilità, vedasi osservazione n. 34.*	\	Vista la complessità dei vincoli nell'area e considerata la presenza delle aree tecniche e di stoccaggio necessarie per la realizzazione delle gallerie naturali e artificiali si accoglie l'osservazione del Comune e si prevede l'eliminazione del Cantiere L.5.O.2. Conseguentemente l'area non sarà più interessata dalla viabilità che conduceva al cantiere stesso, mentre alcune lavorazioni verranno rilocalizzate in parte nell'area tecnica L.5.A.T.9 e in parte nel cantiere logistico L.5.L.1.	SI
PE29	Comune di Peschiera	Peschiera	210	03/11/2014	DVA-2014-0036616	*[…]* *22- VIZIO ENDOPROCEDIMENTALE* *Tra gli Enti riportati con nota nostro prot. n.17379 del 16/10/20 14 del Consorzio Cepav 2 con il quale comunica l'avviso per la conferenza dei servizi di approvazione del progetto definitivo, in relazione alla Legge, non è stato convocato l'ente gestore del ciclo integrato dell'acqua, Azienda Gardesana Servizi spa e così pure l'autorità dell'ambito Acque Veronesi;*	\	L'Azienda Gardesana Servizi ha ricevuto la documentazione di progetto ed ha presentato le relative osservazioni nell'ambito della Conferenza dei Servizi.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
PE30	Comune di Peschiera	Peschiera	210	03/11/2014	DVA-2014-0036616	*[…]* *23- RIFERIMENTI NORMATIVI* *L'osservazione è di natura metodologica e concerne il doveroso riferimento alla normativa vigente e non a quella abrogata. Nel fissare i trenta giorni per le osservazioni al quadro ambientale del SIA, si sono correttamente utilizzati le modifiche apportate dal decreto infrastrutture 2012 del Governo Monti, ma si continua a citare nei documenti (vedi ripubblicazione SIA) il D.Lgs 190 del 2002, che è il regolamento attuativo della legge obiettivo (443/ 2001) abrogato come statuto dall'art 256 del Codice Appalti, che tratta delle disposizioni abrogate. Ne è piena la storia di annullamenti di contenziosi, in ambito giurisdizionale per vizi formali.*	\	Prendiamo atto della segnalazione.	SI
PE31	Comune di Peschiera	Peschiera	210	03/11/2014	DVA-2014-0036616	*[…]* *24- GALLERIA (TRACCIATO AV/AC)* *Il territorio comunale è interessato dal susseguirsi delle gallerie denominate S. Cristina, Frassino Ovest, Colle Baccotto, Frassino Est e Mano di Ferro, intervallate da brevi tratti di trincea. Le gallerie centrali rappresentano un'unica tratta di lunghezza pari a 1950 metri. Le norme di riferimento concernenti la sicurezza delle gallerie ferroviarie discendono da due provvedimenti:* *-Decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 28 ottobre 2005 "Sicurezza nelle gallerie ferroviarie" G.U n. 83 aprile 2006;* *-Decisione della Commissione Europea 2008/163/CE del 20 dicembre 2007 relativa alla specifica tecnica di interoperabilità concernente la sicurezza nelle gallerie ferroviarie nel sistema ferroviario trans europeo convenzionale e ad alta velocità.* *Il decreto gallerie ferroviarie "stabilisce, che a far data dall'8 aprile del 2006 la progettazione, la costruzione, l'esercizio e la manutenzione delle gallerie ferroviarie devono rispettare il contenuto del decreto medesimo, ovvero:* *a) rispetto dei requisiti minimi e integrativi, per la sicurezza delle gallerie ferroviarie, riguardanti l'infrastruttura, il materiale rotabile e le procedure operative;* *b) modalità per lo svolgimento dell'analisi di rischio finalizzata al raggiungimento degli obiettivi di sicurezza stabiliti.*	\	La documentazione di progetto sarà adeguata nell'ambito del Progetto esecutivo.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
PE32	Comune di Peschiera	Peschiera	210	03/11/2014	DVA-2014-0036616	*[....] Il Decreto gallerie ferroviarie si applica alle gallerie, di lunghezza superiore ad 1km. I progetti delle gallerie ferroviarie sono soggetti al parere di conformità della Commissione Sicurezza istituita presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (art. 8, comma 2 e art. 9, comma 1). Ciascun progetto deve essere corredato da una documentazione di sicurezza che consta di:* *a) documentazione di sicurezza, al fine di evidenziare il corretto recepimento delle indicazioni del decreto, e che contiene: 1) la relazione sulla galleria o sulle gallerie; 2) l' identificazione dei pericoli potenziali per l'esercizio del sistema ferroviario in galleria; 3) una relazione e descrizione dei requisiti e delle predisposizioni di sicurezza;* *b) documentazione relativa alla analisi di rischio se necessaria che dimostri il raggiungimento degli obiettivi di sicurezza come statuito dall'art 13.Relativamente alla valutazione della lunghezza della galleria, "una successione di gallerie NON viene considerata una galleria unica, in presenza delle due seguenti condizioni:* *1) la separazione fra di esse nel tratto all'aperto è superiore a 500 metri;* *2) esiste una possibilità di accesso/uscita verso un'area di sicurezza nel tratto aperto. [...]*	\	La documentazione di progetto sarà adeguata nell'ambito del Progetto esecutivo.	SI
PE33	Comune di Peschiera	Peschiera	210	03/11/2014	DVA-2014-0036616	*[....]Tutte le gallerie devono obbligatoriamente rispettare i requisiti minimi mentre i requisiti integrativi sono conseguenti ai risultati a cui è pervenuta l'Analisi di Rischio. I requisiti di sicurezza indicati dal Decreto "gallerie ferroviarie" ricomprendono le misure indicate nella Decisione della Commissione Europea 2008/163/CE del 20 dicembre 2007. L'Analisi di Rischio è obbligatoriamente effettuata quando la galleria ferroviaria supera i 2 Km. Quest'obbligo comunque deve essere assolto anche quando " non sia possibile escludere sia la contemporanea presenza di treni trasportanti merci pericolose e treni passeggeri sia la presenza di rischi di area specifici in prossimità degli imbocchi".* *Nella scheda denominata Relazione Tecnica Generale, galleria artificiale " Madonna del Frassino Ovest " nell'elencazione della " Normativa di Riferimento" con la quale si è operato, non risultano citate le norme relative al decreto sicurezza nelle gallerie ferroviarie e nemmeno la Decisione della CE del dicembre 2007 . Il territorio intercettato dalla sequenza delle gallerie oltre a essere densamente antropizzato trovano allocazione il Santuario del Frassino , corti rurali ove la più importante è quella denominata Mano di Ferro e ancora la Villa Baccotto e il complesso industriale delle Broglie, Franke, Arda .....*	\	La documentazione di progetto sarà adeguata nell'ambito del Progetto esecutivo.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
PE34	Comune di Peschiera	Peschiera	210	03/11/2014	DVA-2014-0036616	*25 - RADIAZIONI NON IONIZZANTI (TRACCIATO AV/AC)* *Il sistema di alimentazione adottato dalle FS per l'alta velocità è come noto il 25 Kv in corrente alternata a 50 Hz con feeder e autotrasformatori lungo la linea. Questa architettura di sistema genera dei campi elettromagnetici i cui limiti di esposizione, di attenzione e di qualità sono definiti nel DPCM del luglio 2003.* *[...]* *I limiti fatti propri dal legislatore sono quelli del 1990 stabiliti da una associazione privata di scienziati, autocostituitisi nella Commissione per la Protezione dalle Radiazioni Non Ionizzanti (ICNIRP), [...]* *L'ICNIRP ha fissato un unico limite di esposizione, diverso per le diverse frequenze dei CEM, a tutela esclusivamente dagli effetti nocivi di tipo acuto e di natura termica (effetti che si manifestano a breve termine, nel corso dell'esposizione e che sono reversibili quando l'esposizione cessa).* *Si chiede di prendere atto di questi studi scientifici adottando conseguentemente tutti i problemi di prevenzione verso quei cittadini cosiddetti " frontisti" rispetto alla linea AV/AC.*	\	Sono stati rispettati i limiti ai campi elettromagnetici previsti dalla legislazione vigente.	SI Già Previsto
PE35	Comune di Peschiera	Peschiera	210	03/11/2014	DVA-2014-0036616	*26 - PROBLEMA IDRAULICO (TRACCIATO AV/AC E CANTIERIZZAZIONE)* *Il territorio del Comune di Peschiera è attraversato dalle gallerie Santa Cristina, Mano di Ferro, Forte Baccotto e Frassino. Lo scavo in sotterraneo turbano le condizioni idrogeologiche e la conseguenza è costituita dalla venuta d'acqua dal fondo, dalle pareti e dal fronte di scavo.* *Questo evento può causare la necessità di opere di stabilizzazione. Di certo sono rilevanti i problemi di interferenza con il rischio idraulico e al drenaggio delle falde proprio in corrispondenza delle gallerie.* *Relativamente a questa vitale risorsa quale è l'acqua non è stato determinato il consumo complessivo di acqua per realizzare l'infrastruttura. L'acqua sarà utilizzata in quantità considerevoli. Poiché l'acqua è sottoposta a forti pressioni, sia di tipo qualitativo che quantitativo, il SIA avrebbe dovuto fornire un bilancio materiale attendibile relativo alla risorsa acqua, specificando i quantitativi da usare e, soprattutto, quali fonti di approvvigionamento verranno sfruttate. Un forte prelievo da falda potrebbe contribuire a causare fenomeni indesiderati, come per esempio un aumento della subsidenza nel territorio. Ulteriori preoccupate osservazioni concernono le acque sotterranee.* *La preoccupazione si fonda sul rischio di interferenza quantitativa e qualitativa prodotto dagli scavi per la realizzazione delle gallerie. Tutte le operazioni di consolidamento, impermeabilizzazione e sostegno richiedono l'uso di materiali additivi che sono miscele quasi sempre inquinanti per le acque sotterranee Il vigente Codice dell'Ambiente impone di non interferire con le aree di salvaguardia delle fonti d'acqua destinate al consumo umano ed elenca le opere che sono. inibite tra le quali rientrano cave, discariche e gallerie.[...]*	\	Per l'impatto sulla falda è stato condotto uno studio per valutare l'impatto dell'opera in fase definitiva e di costruzione. Per quanto riguarda l'approvvigionamento di acqua per la costruzione i quantitativi in gioco non sono tali da prefigurare problematiche di subsidenza. Per gli scavi saranno adottate tutte le opportune cautele per evitare l'inquinamento della falda, del suolo e del sottosuolo; inoltre è previsto il monitoraggio ambientale delle acque sotterranee per tenere sotto controllo lo stato quali-quantitativo delle acque durante tutto il periodo di costruzione.	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
PE36	Comune di Peschiera	Peschiera	210	03/11/2014	DVA-2014-0036616	*[...] Problematiche così radicali inducono a richiedere l'istituzione di un Osservatorio Permanente che monitori e abbia gli strumenti per essere operativo e intervenire repentinamente verso queste problematiche. La ristrettezza delle risorse comunali irretite dai vincoli del patto di stabilità rendono legittima la richiesta di costituzione di un Fondo "fideiussorio" a cui attinge l'Osservatorio per rimuovere quelle interferenze negative prodotte dalla cantierizzazione e che impatterebbero negativamente sulla economia locale costituita da elevati flussi turistici ed agricoltura di eccellenza.* *Non ultimo la tutela delle comunità locale rappresentata che nei limiti del possibile non deve subire lo sconvolgimento della qualità ambientale che è un carattere precipuo di Peschiera del Garda.* *Sugli attraversamenti dei corsi d'acqua come il Mincio e il Tione non sono stati acquisiti le autorizzazioni di compatibilità idraulica di competenza della Regione Veneto Genio Civile Regionale.*	\	A cura RFI	RFI
PE37	Comune di Peschiera	Peschiera	210	03/11/2014	DVA-2014-0036616	*27- VIADOTTO MINCIO (TRACCIATO AV/AC)* *La tipologia di viadotto, così come progettato, risulta, soprattutto per l'impalcato, fortemente impattante a livello visivo e paesaggistico e non relazionata con il contesto ambientale e costruito. Si sottolinea che l'alta valenza ambientale e paesaggistica, nonché l'eccezionale vocazione turistica dei luoghi interessati dall'intervento, presupporrebbe un'attenzione molto importante rivolta alla ricerca di soluzioni architettoniche e costruttive di qualità e dotate di uno specifico studio di inserimento nel contesto paesaggistico. Si precisa altresì che l'intervento ricade in ambito del "Parco del Mincio". Si sottolinea inoltre la presenza, a pochi metri di distanza, del viadotto autostradale, con il quale il nuovo viadotto ferroviario dovrà necessariamente rapportarsi sia a livello estetico che architettonico. Si chiede pertanto la revisione dell'attuale progetto del viadotto ferroviario, al fine di trattare in modo organico e unitario il complesso nodo infrastrutturale AV/AC-Autostrada in corrispondenza del Fiume Mincio e di considerare la costruzione del nuovo viadotto quale opera di importanza strategica a livello architettonico e paesaggistico. Si ritiene inoltre che, nello studio del nodo infrastrutturale, venga contemplata la possibilità di inserire un attraversamento ciclo-pedonale del fiume Mincio, da individuarsi in corrispondenza del nuovo viadotto AV/AC o, in alternativa, del viadotto ferroviario della linea storica.*	\	La tipologia di viadotto così come progettato è già stata approvata nell'ambito della compatibilità ambientale del 2003 e da allora non è stata variata.	NO
PE38	Comune di Peschiera	Peschiera	210	03/11/2014	DVA-2014-0036616	*Si precisa altresì che la realizzazione del viadotto andrà ad interferire con l'esistente pista ciclabile interregionale Mantova Peschiera (rete delle piste ciclabili europee, Euro Velo 7), pertanto dovrà essere previsto obbligatoriamente un percorso alternativo ed in sicurezza per tutto il periodo di cantiere.*	\	In fase di sviluppo di Progettazione Esecutiva verrà prevista la continuità della pista ciclabile esistente durante la costruzione.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
PE39	Comune di Peschiera	Peschiera	210	03/11/2014	DVA-2014-0036616	*28 - RETICOLO IDRAULICO SUPERFICIALE (TRACCIATO AV/AC E CANTIERIZZAZIONE)* *Lungo il tracciato AV/AC è prevista la ricostituzione del reticolo idraulico con adeguati tombini (circolari e scatolari). Viste le problematiche a livello idrogeologico, inclusi i recenti fenomeni di allagamento, in particolare in località Broglie, si ritiene fondamentale che, in fase di approvazione del progetto esecutivo, vengano attentamente analizzati l'andamento e l'ampiezza dei fossati, intervenendo ove necessario per evitare zone di accumulo e poter scaricare l'acqua verso idonei ricettori. In località Broglie, vista anche la presenza di vasti insediamenti artigianali e industriali, sarà necessario predisporre uno studio idraulico specifico sulla base di un rilievo altimetrico e aerofotogrammetrico di dettaglio, nonché l'opportuno adeguamento dei fossati laterali delle strade. Dovrà essere valutata l'opportunità di concerto con l'ente gestore del ciclo integrato dell'acqua di prevedere, per la medesima località, la realizzazione di una cassa di espansione/vasca di laminazione per fronteggiare le problematiche messe in luce dalla recente alluvione*	\	Le questioni evidenziate saranno oggetto di approfondimenti in fase di progettazione esecutiva.	SI
PE40	Comune di Peschiera	Peschiera	210	03/11/2014	DVA-2014-0036616	*29- PROGETTAZIONE AREE A VERDE (TRACCIATO AV/ AC)* *Si osserva che, per la galleria artificiale Frassino Est, sono previsti a fine opera la copertura e il rinverdimento delle aree al di sopra della galleria stessa. Si ritiene necessario che il rinverdimento (opere di mitigazione), che dovrà essere dettagliatamente progettato integrando specie arboree autoctone, venga esteso anche a tutte le altre gallerie artificiali (Santa Cristina, Frassino Ovest, Mano di Ferro), sistemando inoltre a fine opera le strade di cantiere realizzate accanto al tracciato delle gallerie a percorsi ciclopedonali, integrati nella progettazione del rinverdimento. Si specifica che la progettazione delle aree a verde risulterà di straordinaria importanza ai fini della tutela del paesaggio. Nel Comune di Peschiera del Garda si attraversano diversi contesti ambientali, dalle campagne del Lugana sino al fiume Mincio, in zone a carattere prevalentemente collinare che si legano con zone a carattere umido. La vegetazione lungo il tracciato dovrà perciò essere considerata parte legante e sostanziale del progetto e dovrà avere carattere territoriale. Fondamentale sarà lo studio delle altezze e dei colori delle specie arboree, nonché la presenza di aree destinate a fito-depurazione, in grado di ridurre l'impatto inquinante della vicina autostrada e di bonificare le aree critiche dal punto di vista ambientale.*	\	Premesso che il sedime ferroviario in corrispondenza delle gallerie artificiali rimarrà di proprietà di RFI e non potrà essere piantumato né adibito ad uso pubblico, per quanto riguarda le aree esterne al sedime, nel progetto è già previsto l'impiego di specie autoctone così come prescritto dal CIPE.	SI parziale
PE41	Comune di Peschiera	Peschiera	210	03/11/2014	DVA-2014-0036616	*30 - SMARINO E TERRE DI SCAVO (CANTIERIZZAZIONE)* *Si chiede in quale/i sito/siti verrà smaltita la terra di scavo derivata dalle opere di costruzione dei tratti in trincea e galleria. Si ritiene a tale proposito che nessuna delle aree di stoccaggio individuate nel territorio dei Comuni di Peschiera del Garda e Ponti sul Mincio possa essere individuata quale deposito definitivo delle terre di scavo. Si chiede inoltre che tutte le terre di scavo e di riporto nell'ambito del cantiere AV/AC siano analizzate da parte di ente terzo (ARPAV) e che venga individuata una procedura tale che il Comune interessato ne venga costantemente messo a conoscenza (vedasi osservazioni n. 26 e 36).*	\	Come prescritto dal CIPE sarà massimizzato il recupero dei materiali scavati e in ogni caso la gestione di tutte le terre sarà oggetto del Piano di Utilizzo redatto ai sensi del DM161/2012 nella fase di progettazione esecutiva.	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
PE42	Comune di Peschiera	Peschiera	210	03/11/2014	DVA-2014-0036616	*31 - UFFICIO RELAZIONI CON IL PUBBLICO (CANTIERIZZAZIONE)* *Tale situazione potrebbe essere in parte migliorata, sia dal punto della logistica di cantiere che dell'impatto sul territorio, ipotizzando un cantiere che certamente dovrà avere dimensioni più ridotte e traslato più a sud-est. La nuova collocazione permette di evitare lo spreco di terreno agricolo pregiato (vigneto) e di lavorare su campi a seminativo. Consentirebbe l'eliminazione di una rotonda prevista per la viabilità interna di cantiere, l'eliminazione del transito dei mezzi pesanti sulla via Zanina*	\	Vista la complessità dei vincoli nell'area e considerata la presenza delle aree tecniche e di stoccaggio necessarie per la realizzazione delle gallerie naturali e artificiali si accoglie l'osservazione del Comune e si prevede l'eliminazione del Cantiere L.5.O.2. Conseguentemente l'area non sarà più interessata dalla viabilità che conduceva al cantiere stesso, mentre alcune lavorazioni verranno rilocalizzate in parte nell'area tecnica L.5.A.T.9 e in parte nel cantiere logistico L.5.L.1.	SI
PE43	Comune di Peschiera	Peschiera	210	03/11/2014	DVA-2014-0036616	*32- TRANSITO MEZZI PESANTI (CANTIERIZZAZIONE)* *Al fine di garantire maggior controllo sulle strade comunali finalizzato alla salvaguardia ed integrità del manto stradale, il Comune dovrà preventivamente essere informato circa i mezzi di cantiere che opereranno nel territorio comunale. Tutte le ditte appaltate dovranno preliminarmente comunicare al Comune tutte le targhe dei mezzi che percorreranno le strade di proprietà comunale.*	\	Si accoglie la richiesta del Comune.	SI
PE44	Comune di Peschiera	Peschiera	210	03/11/2014	DVA-2014-0036616	*33-VIABILITA' DI CANTIERE CASELLO AUTOSTRADALE (CANTIERIZZAZIONE)* *Data la valenza turistica del Comune ed i numerosi parchi a tema del Basso Garda (Gardaland, Caneva, Parco Sigurtà Alto Mincio.....) la viabilità in prossimità del casello autostradale A4 è sempre congestionato, soprattutto il periodo estivo e durante tutti i fine settimana. Pertanto utilizzare tale viabilità quale percorso dei mezzi pesanti durante l'esecuzione dei lavori certamente costituisce una notevole criticità viabilistica. Dovrà pertanto essere fatta particolare attenzione sui flussi di traffico di cantiere durante i fine settimana e durante il periodo turistico estivo.*	\	Durante la progettazione esecutiva verranno affinati i percorsi dei mezzi di cantiere in accordo con il Comune.	SI
PE45	Comune di Peschiera	Peschiera	210	03/11/2014	DVA-2014-0036616	*34-CANTIERE OPERATIVO "MANO DI FERO " (CANTIERIZZAZIONE)* *Si osserva che la collocazione del cantiere operativo L.S.0.2 (di circa 38.148 mq) e dell'area tecnica L.S.AT.GA.1 (di circa 13.223 mq) e dell'area di stoccaggio L.S.S.T.22 (di circa 11.451 mq) situate tra Colle Baccotto e la località mano di Ferro nelle immediate vicinanze della corte storica Mano di Ferro, oltre ad insistere su area sottoposta a vincolo monumentale (osservazione n. 21) si estende anche in area piantumata a vigneto, coltura importante e pregiatissima per questo Comune. La cantieristica così organizzata da progetto, oltre ad occupare una notevole superficie agraria, determina un insostenibile aggravio di traffico a carico sia dell'area densamente abitata in località Dolci, con compromissione della vivibilità dell'Hotel "Ai Dolci Colli", oltre ad un notevole emissione di rumori scaturiti dal ciclo produttivo del cantiere. Non da ultimo la notevole produzione e diffusione di polveri (stazione di betonaggio), ed il notevole impatto visivo, visto l'immediata vicinanza in posizione privilegiata del forte austriaco denominato "Forte Ardietti".*	\	Vista la complessità dei vincoli nell'area e considerata la presenza delle aree tecniche e di stoccasggio necessarie per la realizzazione delle gallerie naturali e artificiali si accoglie l'osservazione del Comune e si prevede l'eliminazione del Cantiere L.5.O.2. Conseguentemente l'area non sarà più interessata dalla viabilità che conduceva al cantiere stesso, mentre alcune lavorazuioni verranno rilocalizzate in parte nell'area tecnica L.5.A.T.9 e in parte nel cantiere logistico L.5.L.1.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
PE46	Comune di Peschiera	Peschiera	210	03/11/2014	DVA-2014-0036616	*35 - AREE DI CANTIERE E DI STOCCAGGIO (CANTIERIZZAZIONE)* *Per una maggiore razionalizzazione del territorio comunale, viste le notevoli criticità riscontrate, si rende opportuno obbligare Cepav Due a:* *-verificare la possibilità di ottenere in locazione aree e/o edifici industriali dismessi o temporaneamente inutilizzati, presenti nell'intorno dell'opera, che possano costituire un'alternativa, anche solo parziale, ai cantieri logistici, di stoccaggio, tecnici, ecc., evitando, o quantomeno riducendo, l'occupazione di aree agricole, spesso di particolare pregio sia viticolo sia ambientale;* *-accertare la presenza o meno di strutture ricettive, in questo Comune ed in quelli confinanti, in grado di offrire, alle maestranze impegnate alla realizzazione dell'opera, vitto e/o alloggio, sempre nell'ottica di ridurre il numero di cantieri da realizzare;*	\	Eventuali opportunità di utilizzare strutture esistenti sarà valutata in fase esecutiva.	SI
PE47	Comune di Peschiera	Peschiera	210	03/11/2014	DVA-2014-0036616	*36 - ATMOSFERA E ASSENZA DEL PIANO DI UTILIZZO TERRE E ROCCE DA SCAVO AI SENSI E PER GLI EFFETTI DELL'ART. 165 DEL DLGS N. 163/ 2006 (CANTIERIZZAZIONE)* *Il territorio del Comune di Peschiera del Garda è interessato dalla presenza di cantieri operativi per "Gallerie del Frassino", "Forte Baccotto "," Mano di Ferro" e "Santa Cristina" oltre ad un cantiere base. Il traffico veicolare e le macchine operatrici utilizzate per la realizzazione dei lavori determineranno un consistente impatto da polveri. Produzione addizionale da polveri in un'area [...]* *Due osservazioni sull'esito preconizzato nella valutazione delle polveri che dovrebbe tenere conto anche del tempo di funzionamento delle macchine operatrici oltre che del tempo di maggiore traffico veicolare di cantiere sono:* *-a) pur consapevoli della scarsa rilevazione esistente (rilevazione costosa e difficile) degli strati di inversione termica, questi svolgono un ruolo rilevante nella determina zioni delle concentrazioni a livello locale;* *-b) rilevante appare la messa a punto di scelte che possono consentire il rispetto dei limiti delle PM 2,5.* *Dalla documentazione fornita risulta che il Proponente riutilizzerà consistenti quantità di materiale scavato. A tal fine il materiale da scavo da rifiuto diventa sottoprodotto e la sussistenza delle condizioni per essere considerato sottoprodotto deve essere comprovato attraverso un Piano di Utilizzo che deve essere trasmesso all'Autorità Competente che lo approva . Questi obblighi derivano dal DM 161 del 2012. [...]*	\	L'aspetto dell'impatto delle polveri dovuto alla afse di costruzione è stato sviluppato da un apposito approfondimento riportato nella parte 40 del PD. Tale studio identifica i ricettori critici e per essi definisce le misure necessarie alla riduzione degli impatti. Inoltre durante tutta la fase di costruzione le polveri saranno oggetto dui specifico monitoraggio ambientale e tra le verifiche condotte vi sarà anche il rispetto dei limiti sul PM2,5. Il PUT sarà redatto in fase di progettazione esecutiva.	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
PE48	Comune di Peschiera	Peschiera	210	03/11/2014	DVA-2014-0036616	*37- AGLI IMPATTI SUL PATRIMONIO CULTURALE TUTELATO DAL D. LGS. 42/2004 (TRACCIATO AV/AC E CANTIERIZZAZIONE)* *[…] Il tracciato della linea A.V./A.C. oggetto del procedimento di V.I.A., interesserà il settore sud del territorio arilicense, attraversandolo per intero sulla direttrice est - ovest, affiancandosi all'infrastruttura autostradale della A4 Brescia - Padova, rafforzando e incrementando la cesura di un territorio nel quale si susseguono ambiti sottoposti, alternativamente, ai disposti della Parte Seconda e della Parte Terza del Codice dei Beni culturali e del paesaggio, incidendo pesantemente e negativamente sull'assetto percettivo, scenico, panoramico, antropico-insediativo e storico architettonico. I livelli di tutela che operano sul tratto del territorio di Peschiera del Garda interessato dall'infrastruttura A.V./A.C. Il tracciato della progettata linea A.V. / A.C. e le infrastrutture connesse interessano un ambito territoriale inserito nelle Colline moreniche del Garda, particolarmente delicato e di grande pregio.[...] Dall'esame della documentazione in atti, dal confronto con la natura e i contenuti delle tutele paesaggistiche e culturali che operano lungo il tracciato che interessa il territorio comunale di Peschiera del Garda, e dalla visione dei luoghi, emerge chiaramente la vasta portata dell'opera infrastrutturale e l'impatto negativo e prolungato nel tempo che i previsti interventi produrranno sul territorio tutelato, a testimonianza della scarsa attenzione del progetto rivolta alle tematiche relative alla conservazione, tutela, valorizzazione e miglioramento dei siti vincolati. [...]* *Per quanto sopra esposto si ritiene che le progettate opere comporteranno irreversibili e negative alterazioni tali da recare danno e pregiudizio ai valori tutelati per legge e dai provvedimenti di tutela che operano negli ambiti oggetto degli interventi. siano essi provvisori. siano essi definitivi.*	\	Posto che il tracciato è stato approvato con Delibera CIPE 120/2003 si precisa che il Progetto Definitivo è stato inviato per competenza anche al Ministero dei Beni Culturali che si esprimerà in merito. Ulteriori approfondimenti richiesti dal MiBACT sono stati predisposti e trasmessi.	NO
PE49	Comune di Peschiera	Peschiera	210	03/11/2014	DVA-2014-0036616	*Conclusioni:* *Dall'esame della documentazione in atti emerge che i proponenti il progetto non hanno affrontato adeguatamente le specifiche tematiche paesaggistiche e legate al patrimonio storico artistico, derivanti dai contenuti dei vincoli operanti nel tratto in oggetto: i vincoli paesaggistici e culturali risultano individuati, sia nella Relazione paesaggistica che nelle relazioni generali e speciali, in modo non preciso, denotando peraltro un'approssimativa conoscenza della normativa nazionale in materia e delle varie tipologie di vincolo operanti.* *Inoltre gli oggetti e i contenuti dei vari Decreti Ministeriali non sono mai citati, così che non è dato di conoscere quale sia stato il percorso logico che ha portato a ritenere compatibili le opere, sia provvisorie che definitive, sia a breve che medio e lungo termine, con i livelli di tutela che operano. La tematica paesaggistica è stata affrontata senza entrare nel merito delle specifiche peculiarità per le quali gli ambiti sono sottoposti a tutela. Parimenti non sono state tenute in considerazione le prescrizioni contenute nei provvedimenti di tutela dei beni culturali presenti. In generale l'infrastruttura, intesa nella sua più ampia accezione, ovvero considerando anche la lunga ed impattante fase cantieristica, oltre al tracciato ferroviario, alle gallerie, alle aree logistiche, alle viabilità di cantiere, al viadotto, interferisce sostanzialmente e negativamente con le aree e gli immobili sottoposti a tutela ai sensi della Parte seconda e della Parte terza del D. Lgs. 42/2004.[...] Qualora realizzati, gli interventi a breve, medio e lungo termine determineranno la definitiva e negativa alterazione dei tratti di rilevante interesse paesaggistico e culturale [...] Per quanto sopra espresso, per le osservazioni dettagliate sopra riportate e per guanto di competenza, il parere di questa Amministrazione in merito al progetto oggetto di Valutazione d'impatto Ambientale non può che essere negativo.*	\	Posto che il tracciato è stato approvato con Delibera CIPE 120/2003 si precisa che il Progetto Definitivo è stato inviato per competenza anche al Ministero dell'Ambiente ed al Ministero dei Beni Culturali che si esprimeranno in merito. Ulteriori approfondimenti richiesti da MATTM e MiBACT sono stati predisposti e trasmessi.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
PE50	Comune di Peschiera	Peschiera	210	03/11/2014	DVA-2014-0036616	Allegato 2 - lettera Comune di Peschiera del Garda Direzione regionale dei Beni Culturali del Veneto Le località Villa Bacotto - Villa della Cella già Forte Baccotto , poi Villa Cavalli de Peverelli sono dichiarate di interesse culturale Allegato 3 - lettera Comune di Peschiera del Garda Direzione regionale dei Beni Culturali del Veneto Il complesso rurale "Corte mano di ferro", sono dichiarate di interesse culturale	\	Posto che il tracciato è stato approvato con Delibera CIPE 120/2003 si precisa che il Progetto Definitivo è stato inviato per competenza anche al Ministero dell'Ambiente ed al Ministero dei Beni Culturali che si esprimeranno in merito. Ulteriori approfondimenti richiesti da MATTM e MiBACT sono stati predisposti e trasmessi.	SI Già Previsto
PE51	Comune di Peschiera	Peschiera	210	03/11/2014	DVA-2014-0036616	*38- VIOLAZIONE ART. 26 6° COMMA CODICE DELL'AMBIENTE (TRACCIATO AV/ AC)* *Lo Studio di Impatto Ambientale risalente al 2003 non è più stato aggiornato, nonostante le rilevanti trasformazioni che il territorio coinvolto ha subito nel frattempo, sia sotto il profilo urbanistico, sia sotto il profilo ambientale e paesaggistico, sia infine sotto il profilo della vocazione produttiva ed economica. [...] pertanto si riscontrano le seguenti criticità:* *1. Il patrimonio ambientale, unico nel suo genere, subirebbe profonde ed irreversibili trasformazioni (siti patrimonio UNESCO, sito palafitticolo del laghetto del Frassino, Siti di Importanza Comunitaria, lago di Garda e laghetto del Frassino), rete ecologica regionale (RER), cordoni morenici ...).* *2. Le attività agronomiche di eccellenza [...] ridurrebbero in modo consistente, per sottrazione di suolo, sia aree di produzione che l'indotto economico.* *3. La fiorente attività turistica del bacino del lago di Garda[...] patirebbe le inevitabili conseguenze dei disagi provocati da una prolungata cantierizzazione.* *4. Il delicato sistema idrogeologico e la rete idrica minore, che caratterizzano il bacino gardesano, subirebbero conseguenze ormai ben note in situazioni analoghe, che non sono state, a nostro avviso, sufficientemente approfondite nella Valutazione Ambientale.* *5. Sul costo dell'opera si è già espressa la Corte dei Conti il 7 Luglio 2011 manifestando parere contrario [...]* *6. Disattesa delle indicazioni della Comunità Europea (Gazzetta Ufficiale CEE n. L 228/1 del 9.9. 1996) "sollecitare il riassetto delle vie ferroviarie esistenti evitando di creare nuovi corridoi di disturbo in siti intatti".* *Per tutte le osservazioni e/o criticità dettagliatamente riscontrate il Sottoscritto Sindaco pro-tempore esprime parere contrario al progetto.*	\	Si evidenzia che il tracciato è stato già approvato con Delibera CIPE 2003 e contestualmente è stato espresso parere favorevole di compatibilità ambientale sull'intera opera.	RFI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
TO01	Comune di Torbole Casaglia	Torbole Casaglia	senza protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0036619	*[...] 0. OSSERVAZIONE di carattere generale* *[...] Ciò detto, non si può non considerare lo scenario insediativo-territoriale, sociale e trasportistico, in quanto quello assunto a riferimento undici anni fa (se non addirittura 23 anni fa, in occasione dello studio di fattibilità e della sua valutazione) è certamente obsoleto. Per questo motivo non pare logico affrontare un investimento di tale portata tenendo buone le risultanze della Via del 2003. In undici anni anche il panorama nazionale ed internazionale, oltre che coscienza della popolazione rispetto alle esigenze di uno sviluppo rispettoso dell'ambiente, sono molto mutate.* *Si chiede quindi contestualmente il rifacimento completo della procedura di VIA del lotto funzionale Brescia-Verona. [...]*	\	Si evidenzia che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati.	NO
TO02	Comune di Torbole Casaglia	Torbole Casaglia	senza protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0036619	*[...] 1. OSSERVAZIONE* *Si reputa indispensabile il completamento della realizzazione del sovrappasso (cavalcavia/cavalca ferrovia) che permette lo scavalcamento sia della linea AV/AC che del tratto autostradale (realizzazione solo iniziata da parte di Società Autostrade Centro Padane S.p.A.) attualmente SP19. Tale cavalcavia/cavalca ferrovia risulta indispensabile a garantire la continuità di via Don Salvonl (figura 1 e 2). Da segnalare che tale sovrappasso era già previsto nel progetto definitivo presentato dalla Società Autostrade Centro Padane S.p.A. per la realizzazione del "Nuovo Raccordo Autostradale tra il casello di Ospitaletto (A4), il nuovo casello di Poncarale (A21) e l'aeroporto di Montichiari". Tale opera inoltre risulta allo stato attuale iniziata e non completata, pertanto si osserva che sarebbe buona norma che le due società (Cepav Due e Società Autostrade Centro Padane S.P.A.) si coordinino per completare tale opera di notevole importanza per il comune dl Torbole Casaglia e per l'intero territorio provinciale. [...]*	€ 2.400.000	Il cavalcavia Don Salvoni rientrava nelle opere a carico di ACP ma è stata realizzata parzialmente. Al fine di garantire la continuità del traffico veicolare si completerà l'opera. Vedasi anche l'osservazione RL084 della Regione Lombardia e relativa controdeduzione.	SI
TO03	Comune di Torbole Casaglia	Torbole Casaglia	senza protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0036619	*[...] 2. OSSERVAZIONE* *Si richiede che la via Don Salvoni sia mantenuta, per quanto riguarda la piattaforma carrabile, allo stato attuale (larghezza inferiore a 5,5 metri) in modo da scongiurare il rischio che possa diventare un percorso scorrevole e rapido alternativo alla viabilità principale e quindi attirare un traffico di transito. Tale scelta è motivata anche dal fatto che suddetta strada e costeggiata da filari arborei e da rogge che è essenziale preservare. [...]*	\	L'opera è stata predisposta parzialmente da ACP. Al fine di garantire la continuità del traffico veicolare si completerà l'opera così come progettata. Vedasi anche l'osservazione RL086 della Regione Lombardia e relativa controdeduzione.	NO
TO04	Comune di Torbole Casaglia	Torbole Casaglia	senza protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0036619	*[...] 3. OSSERVAZIONE* *Si richiama una particolare attenzione nella realizzazione dei manufatti Interferenti con il reticolo idrico minore esistente, mantenendolo invariato nello sviluppo planimetrico e nelle sezioni, ed evitandone la tombinatura in modo da preservare la valenza agricola, paesistico-naturalistica, le peculiarità vegetazionali e faunistiche presenti e garantire la sicurezza dal punta di vista idrico e ldrogeologico. Va inoltre mantenuta la possibilità di irrigazione di tutte le aree agricole interessate dalla cesura della line. Si segnala infatti che il progetto intacca direttamente diverse rogge fra le quali la Roggia "Pola" e il Vaso "Bifolo". [...]*	\	Sono già previsti in progetto definitivo manufatti per la risoluzione delle interferenze. Si forniranno maggiori dettaglio nello sviluppo della Progettazione Esecutiva.	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
TO05	Comune di Torbole Casaglia	Torbole Casaglia	senza protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0036619	*[...] 4. OSSERVAZIONE* *Si osserva che il tracciato della TAV impatta con la "zona umida", area in cui è presente una fascia di fontanili e risorgive di notevole pregio paesaggistico e naturalistico sulla quale il comune ha effettuato numerosi interventi dl valorizzazione (figura 11). Il progetto dovrà tutelare detta zona, mettendo in essere tutte le buone pratiche per la mitigazione degli impatti. [...]*	\	Saranno poste in atto tutte le buone pratiche per la mitigazione degli impatti.	SI
TO06	Comune di Torbole Casaglia	Torbole Casaglia	senza protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0036619	*[...] 5. OSSERVAZIONE* *Si osserva la necessità di mitigare l'impatto visivo e acustico della nuova Infrastruttura, mediante posizionamento di idonee barriere alberate con funzione di filtro acustico, sia in lato sud al tracciato ferroviario previsto, sia in lato nord, a protezione dell'abitato. Le mitigazioni vanno realizzate in accordo con la Società Autostrade Centro Padane S.p.A, in quanto già previste all'interno del progetto del tratto autostradale di futura realizzazione. In figura 12 si è inserita la carta degli interventi di mitigazione previsti per il raccordo autostradale tra il casello di Ospitaletto (A4), il nuovo casello di Poncarale (A21) e l'aeroporto di Montichiari, dalla Centro Padane SpA, ma non ancora attuati. Si chiede pertanto la realizzazione in sede di costruzione della linea AV/AC. [...]*	\	Per la mitigazione del rumore non si ritiene idonea l'adozione di barriere alberate. Infatti tali interventi hanno efficacia solo dopo numerosi anni dalla piantumazione ed inoltre tutte le specie a foglia caduca limitano l'efficacia per un numero limitato di mesi all'anno. Inoltre per ottenere l'abbattimento di un solo dBA sono necessari fasce di almeno 30 metri di profondità con il conseguente impatto sulle attività agricole. Infine tali fasce verdi spesso devono interrompersi, per mancanza di spazio, proprio nei pressi degli edifici più prossimi alla linea. Efficaci invece sono gli interventi a verde per mitigare l'impatto visivo. Nei circa 250 metri di linea ferroviaria presente nel comune di Torbole, sul lato Sud sono presenti un'area a macchia boscata che interessa un terzo del tracciato, ed una siepe arboreo-arbustiva per ulteriori 50 metri circa. Nessun intervento è previsto a Nord in quanto in stretto affiancamento alla SS11 in costruzione. Gli interventi di mitigazione sono stati compatibilizzati con quelli previsti dalla Società Autostrade Centro Padane SpA. Non è di competenza la programmazione delle attività inerenti altri progetti sul territorio.	NO
TO07	Comune di Torbole Casaglia	Torbole Casaglia	senza protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0036619	*[...] 6. OSSERVAZIONE* *Si evidenzia il notevole impatto ambientale e acustico sull'abitazione di Via Don Salvoni evidenziata in figura 5. Data la notevole vicinanza con il tracciato della linea AV/ AC, si chiede che siano realizzati interventi direttamente sull'edificio per mitigare gli impatti negativi che subiranno gli abitanti a seguito della realizzazione dell'infrastruttura. In particolare si osserva l'esigenza di mitigare l'impatto mediante realizzazione di serramenti idonei a contenere l'impatto acustico. [...]*	\	Si conferma che sull'edificio più prossimo alla linea ferroviaria posto a Nord è previsto il richiesto intervento di adeguamento dei serramenti dal punto di vista del fono isolamento.	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
TO08	Comune di Torbole Casaglia	Torbole Casaglia	senza protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0036619	*[...] 7. OSSERVAZIONE* *Si osserva come la cascina denominata "Lama", sita a breve distanza dal tracciato a sud, non risulti fra i recettori sensibili al rumore negli elaborati progettuali. Si osserva l'errore chiedendone la correzione (figura 13).*	\	Il censimento dei ricettori è stato effettuato in conformità alla normativa vigente. Infatti il DPR 459/98 all'articolo 4 comma 1 prevede: "Per le infrastrutture di nuova realizzazione con velocità di progetto superiore a 200 km/h il proponente l'opera individua i corridoi progettuali che meglio tutelino anche i singoli ricettori e quindi tutti i ricettori presenti all'interno di un corridoio di 250 m per lato, misurati a partire dalla mezzeria del binario esterno e fino la larghezza del corridoio può essere estesa fino a 500 m per lato in presenza di scuole, ospedali, case di cura e case di riposo". La cascina denominata " Lama" poiché dista circa 350 metri dalla linea ferroviaria non è stata presa in considerazione.	NO
TO09	Comune di Torbole Casaglia	Torbole Casaglia	senza protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0036619	*[...] 8. OSSERVAZIONE* *Si osserva la necessità di prevedere non solo la piantumazione quale mitigazione, ma anche la gestione delle aree piantumate stesse a lungo termine, prevedendo idonee essenze da concordare con le amministrazioni comunali e interventi che necessitino del minor impegno manutentorio possibile. [...]*	\	Per tutte le aree a verde è garantita la manutenzione per i primi due anni dalla piantumazione. Successivamente la manutenzione delle aree sarà a carico del relativo proprietario. Gli interventi a verde sono stati progettati in modo da minimizzare la relativa manutenzione.	SI parziale
TO10	Comune di Torbole Casaglia	Torbole Casaglia	senza protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0036619	*[...] 9. OSSERVAZIONE* *Si richiede una revisione delle modalità di restituzione dei terreni agricoli alle condizioni ante-operam, in quanto si sollevano perplessità sul fatto che lo scotico di 40 cm, effettuato nelle aree di cantiere,di stoccaggio e tecniche e restituito poi a fine lavori, sia sufficiente a garantire una produttività agricola paragonabile a quella esistente. [...]*	\	Le modalità di scotico e di ripristino delle aree che verranno utilizzate temporaneamente come cantieri e/stoccaggi sono ampiamente collaudate nelle altre tratte di opere AV precedentemente realizzate (Milano-Bologna) o in corso di realizzazione (Treviglio-Brescia) ed hanno garantito una piena funzionalità all'uso agricolo, non inferiore a quella precedente l'intervento	NO
TO11	Comune di Torbole Casaglia	Torbole Casaglia	senza protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0036619	*[...] COMPENSAZIONI* *[...] Si chiede che il progetto preveda la realizzazione della "deviante agli abitati di Roncadelle e Torbole Casaglia" della Strada provinciale BS 235 "Di Orzinuovi" come riportato in figura 14. [...]*	€ 5.250.000	Verrà realizzato quanto richiesto: nuova viabilità in variante agli abitati di Roncadelle e Torbole Casaglia della SP235, secondo il tracciato indicato dal Comune.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
TO12	Comune di Torbole Casaglia	Torbole Casaglia	senza protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0036619	*[...] COMPENSAZIONI* *[…] Si chiede inoltre la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria lungo via Don Salvoni, da località cascina Lama fino al centro abitato comunale, in affiancamento alla roggia che scorra lungo l'intera via con relativo inserimento ambientale di tale opera (piantumazione di essenze arboree lungo la tratta della ciclabile)(figura 6). […]*	\	L'opera è stata parzialmente predisposta da ACP e quindi non si prevedono modifiche che esulano dalle competenze del proponente. Vedasi anche l'osservazione RL085 della Regione Lombardia Comune di Travagliato e relativa controdeduzione.	NO
TO13	Comune di Torbole Casaglia	Torbole Casaglia	senza protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0036619	*[...] COMPENSAZIONI* *[…] Anche il sovrappasso già citato nell'osservazione 1 dovrà essere dotato di una pista ciclopedonale separata dalla sede carrabile, in modo da garantire la percorrenza in sicurezza di tale tratto stradale anche agli utenti deboli della strada (figura 2). […]*	\	Il cavalcavia Don Salvoni rientra nelle opere a carico di ACP. Non rientra nelle competenze del Proponente.	NO
435	Sigg. Melloni Giorgio e Melloni Tiziano	Sona	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036628	Osservazioni inerenti ai terreni ed edifici vari di cui al Foglio 26, mappali 111, 243, 455, 454, 501. *Scrivo in nome e per conto dei fratelli Melloni Giorgio[…] e Melloni Tiziano [...] nella loro qualità di proprietari dei terreni censiti at N.C.T. del Comune di Sana. F. 26, mapp. 111-243-455 di pertinenza dell'edificio abitativo eli cui al mapp. 454, suddiviso in due unità immobiliari, sub. 1 (Tiziano), sub. 2 (Giorgio), con fabbricato accessorio ad uso autorimesse, di cui al mapp.501. Si tratta di immobili in onimo state di manutenzione, che costituiscono la residenza principale delle due famiglie Melloni* *Il progetto, di cui si è potuta avere solo sommaria visione, non fomisce indicazioni fondamentali, quali il posizionamento dell'elettrodotto, delle opere di mitigazione, se previste, la futura viabilità, gli accessi alla proprietà, le opere di cantierizzazione ed ogni altra opera connessa alla realizzazione delle infrastrutture. Non è dato sapere se sarà possibile accedere alla proprietà [...]. Da una prima lettura del progetto, pare che la nuova viabilità modifichi gli accessi alla proprietà, rendendone problematico il collegamento [...]. Di estrema importanza è conoscere la collocazione dei cantieri [...], mentre dovrà essere garantita l'erogazione dell'acqua, anche per irrigazione, del gas metano, nonché i collegamenti telefonici.* *Si dovranno, inoltre, installare barriere a protezione degli edifici durante le fasi della lavorazione, avendo cura che i mezzi evitino immissioni di rumore, polveri ed altro [...].*	\	Il progetto della cantierizzazione riporta la posizione delle diverse tipolgie di cantieri, delle aree tecniche, delle aree di stoccaggio nonchè della viabilità esistente e nuova a servizio dei mezzi. Il progetto riporta in dettaglio il posizionamento dell'elettrodotto e le carattersistiche dello stesso. Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi. Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, …	SI Già previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
436	Sigg. Melloni Giorgio e Melloni Tiziano	Sona	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036628	*Con la presente si chiede, pertanto, formalmente un accesso in luogo in contraddittorio, a data da destinarsi con chi di competenza, al fine di fotografare lo stato dei luoghi, in previsione dell'arrecarsi di gravi danni, nonché un costante monitoraggio del territorio e delle unità immobiliari adiacenti la costruenda infrastruttura, ciò avuto particolare riguardo alla fase di cantierizzazione, [...]* *la proprietà dovrà essere integralmente indennizzata in base al suo valore, anche in termini di costo di ricostruzione* *Si chiede pertanto l'esproprio integrale e la corresponsione del relativo indennizzo considerandosi e valutandosi il danno complessivamente arrecato,* *[...] nella fase di progettazione dell'Opera non sembrano essere state adeguatamente considerate le istanze di conservazione delle condizioni ambientali [...] in difesa delle risorse naturali.* *[...] a tutt'oggi non è dato sapere se esistano appropriati studi di impatto ambientale sul territorio interessato, progetti alternativi, oppure, se sono stati approntati strumenti di tutela, atti a salvaguardare la collettività anche con tecnologie d'avanguardia.[...]* *[...] Si formula, pertanto, formale diffida alla prosecuzione dell'iter amministrativo,[...] senza che lo stesso tenga conto delle osservazioni qui presentate [...]*	\	Prima dell'inizio delle attività le imprese esecutrici in situazioni specifiche effettueranno una verbalizzazione in contradditorio dello stato di fatto degli immobili che potrebbero subire negativi effetti per la presenza di lavorazioni prossimità degli stessi.	SI Già previsto
437	Sig. Sandro Melloni	Sona	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036629	Osservazioni inerenti ai terreni ed edifici vari di cui al Foglio 27, mappali 148, 98, 618. *Scrivo in nome e per conto del sig. Melloni Sandro, [...] il quale pure sottoscrive, anche nella sua qualità di proprietario degli immobili censiti al N.C.T. del Comune di Sana, F. 27, mapp. 148-98 per i terreni e mapp. 618 per l'edificio abitativo e la sua area pertinenziale* *Si tratta di immobili in ottimo stato di manutenzione, che costituiscono la residenza principale del sig, Melloni Sandro, che è anche titolare di omonima azienda agricola, can attività prevalente di colture viticole e aziende vitivinicole.* *Il progetto, di cui si è potuta avere solo sommaria visione, non fornisce indicazioni fondamentali, quali il posizionamento dell'elettrodotto, delle opere di mitigazione, se previste, la futura viabilità, gli accessi alla proprietà, le opere di cantierizzazione ed ogni altra opera connessa alla realizzazione delle infrastrutture.* *Non è dato sapere se sarà possibile accedere alla proprietà [...]. Da una prima lettura del progetto, pare che la nuova viabilità modifichi la situazione dello stato di fatto dell'Azienda, con esproprio dei terreni ed immaginabili danni all'attività ed alla proprietà , anche in termini di deprezzamento.* *Di estrema importanza è conoscere la collocazione dei cantieri [...], mentre dovrà essere garantita l'erogazione dell'acqua, anche per irrigazione, del gas metano, nonché i collegamenti telefonici.* *Si dovranno, inoltre, installare barriere a protezione degli edifici durante le fasi della lavorazione, avendo cura che i mezzi evitino immissioni di rumore, polveri ed altro [...].*	\	Il progetto della cantierizzazione riporta la posizione delle diverse tipologie di cantieri, delle aree tecniche, delle aree di stoccaggio nonchè della viabilità esistente e nuova a servizio dei mezzi. Il progetto riporta in dettaglio il posizionamento dell'elettrodotto e le caratteristiche dello stesso. Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, …	SI Già previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
438	Sig. Sandro Melloni	Sona	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036629	*Con la presente si chiede, pertanto, formalmente un accesso in luogo in contraddittorio, a data da destinarsi con chi di competenza, al fine di fotografare lo stato dei luoghi, in previsione dell'arrecarsi di gravi danni, nonché un costante monitoraggio del territorio e delle unità immobiliari adiacenti la costruenda infrastruttura, ciò avuto particolare riguardo alla fase di cantierizzazione, [...]* *[...] nella fase di progettazione dell'opera non sembrano essere state adeguatamente considerate le istanze di conservazione delle condizioni ambientali [...] in difesa delle risorse naturali.* *[...] a tutt'oggi non è dato sapere se esistano appropriati studi di impatto ambientale sul territorio interessato, progetti alternativi, oppure, se sono stati approntati strumenti di tutela, atti a salvaguardare la collettività anche con tecnologie d'avanguardia.[...]* *[...] Si formula, pertanto, formale diffida alla prosecuzione dell'iter amministrativo,[...] senza che lo stesso tenga conto delle osservazioni qui presentate [...]*	\	Prima dell'inizio delle attività le imprese esecutrici in situazioni specifiche effettueranno una verbalizzazione in contradditorio dello stato di fatto degli immobili che potrebbero subire negativi effetti per la presenza di lavorazioni prossimità degli stessi.	SI Già previsto
439	Sig. Renzo Quintarelli	Sona	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036631	*Osservazioni inerenti agli immobili Foglio 6, mappali 111/a, 110.* *[...] I fabbricati, che si trovano a circa 30 mt dal tunnel di prossima realizzazione per il sottopasso della ferrovia esistente, si presume subiranno gravi danni a causa dei lavori, a tacere delle immissioni causate dal cantiere e della grave svalutazione del valore dell'immobile, che, inoltre, non potrà più essere oggetto di interventi edilizo - migliorie.* *L'unità immobiliare è locata a conduttore, che ha già preavvertito di volere esercitare la facoltà di recesso, evento che causerà grave danno, in quanto il proprietario perderà il canone di locazione, che, peraltro, viene utilizzato per il pagamento del mutuo.* *Non è dato sapere se sarà possibile accedere alla proprietà e da quali vie e se verranno mantenuti gli accessi attuali, ed in tal caso, se gli stessi saranno resi più agevoli, vista la loro prossimità ed incompatibilità con le citate opere.* *Il progetto, di cui si e potuta avere solo sommaria visione, non fornisce indicazioni fondamentali quali il posizionamento dell'elettrodotto, delle opere di mitigazione, se previste, la futura viabilità, gli accessi alla proprietà, le opere di cantierizzazione ed ogni altra opera connessa alla realizzazione delle infrastrutture.* *Neppure si può sapere dove verrà collocato l'elettrodotto di alimentazione, mentre dovranno essere considerate le fasce di rispetto, nonchè quelle destinate ad opere di mitigazione.* *[…] Di estrema importanza è conoscere la collocazione dei cantieri, ritenendoli altamente impattanti, consideratane la lunga durata.*	\	Si precisa che il progetto della cantierizzazione depositato riporta la posizione delle diverse tipologie di cantieri, delle aree tecniche, delle aree di stoccaggio nonchè della viabilità esistente e nuova a servizio dei mezzi, nonché in dettaglio il posizionamento dell'elettrodotto e le caratteristiche dello stesso. Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi. Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, …	SI Già previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
440	Sig. Renzo Quintarelli	Sona	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036631	Il progetto depositato rivela, tuttavia, pur in assenza di determinanti informazioni e per motivi anzidetti, la totale incompatibilità dell'opera con la proprietà in oggetto, che dovrà essere integralmente indennizzata in base al suo valore, anche in termini di costo e ricostruzione. Si chiede pertanto l'esproprio integrale della proprietà e la corresponsione del relativo indennizzo o considerandosi e valutandosi il danno complessivamente arrecato.[...]	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che gli indennizzi relativi alle proprietà interessate saranno effettuati sulla base delle normative vigenti (DPR327/2001 e successive modifiche ed integrazioni); in ogni caso prima della fase escutiva si terranno incontri con le singole proprietà per approfondire com maggior dettaglio le tematiche interessate	SI Già previ sto
247	Sig. Bruno Luigi Vantini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036632	Osservazioni inerenti agli immobili di via Rampa n. 16. *[...] Il progetto, di cui si è potuta avere solo sommaria visione, non fornisce indicazioni fondamentali, quali il posizionamento dell'elettrodotto, delle opere di mitigazione, se previste, la futura viabilità, gli accessi alla proprietà, le opere di cantierizzazione ed ogni altra opera connessa alla realizzazione delle infrastrutture.* *Non è dato sapere se sarà possibile accedere alla proprietà, da quali vie, se verranno mantenuti gli accessi attuali ed in tal caso se gli stessi saranno resi più agevoli, vista la loro prossimità ed incompatibilità con le citate opere. Da una prima lettura del progetto, pare che la nuova viabilità modifichi gli accessi alla proprietà, rendendone problematico il collegamento funzionale.* *Di estrema importanza è conoscere la collocazione dei cantieri, altamente impattanti, consideratane la lunga durata e i riflessi negativi sulla qualità della vita, mentre dovrà essere garantita l'erogazione dell'acqua, anche per irrigazione, del gas metano, nonchè i collegamenti telefonici.* *Si dovranno, inoltre, installare barriere a protezione degli edifici durante le fasi della lavorazione, avendo cura che i mezzi evitino immissioni di rumore, polveri ed altro che superi la normale tollerabilità, essendo di primaria importanza la tutela della salute dei cittadini.*	\	Il progetto della cantierizzazione riporta la posizione delle diverse tipologie di cantieri, delle aree tecniche, delle aree di stoccaggio nonchè della viabilità esistente e nuova a servizio dei mezzi. Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, … Durante l'esecuzione dei lavori verranno mantenuti gli accessi alle proprietà.	SI Già previ sto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
248	Sig. Bruno Luigi Vantini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036632	*Si chiede un accesso in luogo in contraddittorio, a data da destinarsi con chi di competenza, al fine di fotografare lo stato dei luoghi, in previsione dell'arrecarsi di gravi danni, nonchè un costante monitoraggio del territorio e delle unita immobiliari adiacenti la costruenda infrastruttura, ciò avuto particolare riguardo alla fase di cantierizzazione, in quanto, la conformazione dei luoghi e la vicinanza delle unita abitative le costruende opere, benchè non coinvolte dall'esproprio, le rende del tutto incompatibili con le medesime, comportandone un fortissimo deprezzamento e la quasi azzerata commerciabilità , ne consegue che la proprietà dovrà essere integralmente indennizzata in base al suo valore, anche in termini di ricostruzione. Si chiede pertanto l'esproprio integrate e la corresponsione del relativo indennizzo. considerandosi e valutandosi il danno complessivamente arrecato.* *Da ultimo, è doveroso segnalare che nella fase di progettazione dell'opera non sembrano essere state adeguatamente considerate le istanze di conservazione delle condizioni ambientali, conformemente agli interessi fondamentali della collettività ed alla qualità della vita, in difesa delle risorse naturali. A tutt'oggi non è dato sapere se esistano appropriati studi di impatto ambientale sul territorio interessato, progetti alternativi, oppure, se sono stati approntati strumenti di tutela, atti a salvaguardare la collettività anche con tecnologie d'avanguardia.*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che in ogni caso prima dell'inizio delle attività le imprese esecutrici in situazioni specifiche effettueranno una verbalizzazione in contradditorio dello stato di fatto degli immobili che potrebbero subire negativi effetti per la presenza di lavorazioni prossimità degli stessi. Si fa inoltre presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati anche a seguito della presentazione della Valutazione di Impatto Ambientale (compatibilità ambientale dell'opera).	SI Già previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
470	Sig.ra Alberta Vallicella	Sona	Nessun Protocollo	05/11/2014	DVA-2014-0036633	*La sottoscritta Vallicella Alberta [...] proprietaria del fabbricato censito al Catasto Fabbricati del Comune di Sona al Foglio 25 mappale n. 223 , [...] espone* *a) L'interesse all'osservazione.* *La sottoscritta è soggetta interessata dal tracciato della Linea A.V/ A.C Torino Venezia- Tratta Milano Verona Lotto Funzionale Brescia- Verona. In particolare, oltre ad essere interessata dalla vicinanza al tracciato della linea AV/AC, è altresì interessata direttamente dalla viabilità di cantiere prevista su Via E. De Amicis, dal progetto di Cavalca-Ferrovia e della galleria artificiale denominata "Interconnessione Merci- Verona", posta tra il km 139+400 ed il km 140+779.664 nel Comune di Sona. Dalla realizzazione e dalla gestione della linea AV/AC ritengo di ricevere un grave danno patrimoniale e non patrimoniale a causa dell'impatto che le lavorazioni e successivamente il funzionamento dell'opera avrà sulla mia abitazione. Il fabbricato interessato è evidenziato nella tavola di progetto che si allegano alle presenti osservazioni. Il piano di cantierizzazione prevede che la strada comunale di via E. De Amicis funga, per tutta la durata dell'esecuzione dell'opera pubblica, da strada di cantiere per consentire l'accesso dei mezzi pesanti proveniente da est (Verona).In tale prospettiva, è previsto un consistente allargamento de sedime stradale (circa 10 m) e la costruzione di una rotonda a nord per l'ingresso sul medesima Via De Amicis proprio in corrispondenza del fabbricato di mia proprietà.* *SI OSSERVA:* *1. ROTONDA VIA DE AMICIS -VIA BECCARIE:* *Nella progettazione di tale rotonda non si è tenuto conto di mantenere o di prevedere un accesso carraio, già esistente sull'attuale via De Amicis, per il fabbricato di proprietà; non viene quindi previsto, dalla tavola progettuale, l'accesso carraio al mapp. n. 223.* *Nella tavola progettuale, inoltre, non viene indicata nessuna controstrada o strada secondaria che dia accesso al fabbricato in questione*	\	L'accesso alla proprietà verrà mantenuto. Nella tavola di esproprio l'imbocco a sinistra da via De Amicis su via Beccaria interessa l'estremo nord della Vostra proprietà per mera imprecisione grafica come pure è effetto della stessa la non perfetta sovrapposizione tra aree di O.T. e viabilità esistente.	SI
471	Sig.ra Alberta Vallicella	Sona	Nessun Protocollo	05/11/2014	DVA-2014-0036633	*SI OSSERVA:* *2.ESPROPRIAZIONI ED OCCUPAZIONI* *Sulla proprietà in esame si rileva una contraddizione tra gli elaborati progettuali, in particolare la rappresentazione grafica del tracciato relativo alla pista di accesso alla rotonda proveniente dall'abitato di Lugagnano - via Beccarie - sulla rotonda di via De Amicis, non corrisponde la medesima area nei piani particellari di occupazione ed espropriazione. Nel tracciato progettuale la rotonda e la pista di accesso non invadono la proprietà ma restano al di fuori, nel piano particellare invadono la proprietà.* *2.1 Si richiede che venga risolta la contraddizione, correggendo gli elaborati progettuali, rendendoli chiari ed univoci. Si richiede comunque che venga tenuta eventualmente valido il tracciato di progetto.*	\	In sede di progettazione esecutiva verranno risolte eventuali incongruenze tra elaborati. In ogni caso prima della fase esecutiva si terranno incontri con le singole proprietà per approfondire con maggior dettaglio le tematiche interessate	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
472	Sig.ra Alberta Vallicella	Sona	Nessun Protocollo	05/11/2014	DVA-2014-0036633	*SI OSSERVA:* *3. MISURE DI MITIGAZIONE E DI COMPENSAZIONE* *In considerazione della vocazione ciclopedonale della zona via De Amicis - Corte Messedaglia (Km 138 - 140), attualmente non interessata dalla viabilità esterna al Comune di Sona, e considerato il forte impatto ambientale delle opere di progetto sull'area (linea AC/ AV, cavalcaferrovia, interconnessione merci), considerato il numero di automezzi pesanti che transiteranno sulla strada di cantiere via De Amicis e quindi sulla rotonda, si rende necessaria l'adozione di importanti misure di contenimento e di mitigazione dei fattori inquinanti sulla rotonda e sulla via.* *3.1 Si richiede la completa riqualificazione della zona con la predisposizione di adeguate misure di mitigazione in prossimità dell'abitazione della scrivente (lungo lo sviluppo del ciglio della rotonda) prevedendo anche barriere anti rumore temporanee nelle vicinanze delle strade e delle aree di lavorazione.*	\	Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi. Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, … Per quanto riguarda le vibrazioni in corso d'opera, dagli studi effettuati, non sono state evidenziate situazioni di criticità.	SI Già previsto
441	Sigg. Paola Ziliani e Pietro Bonetti	Sona	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036636	Osservazioni inerenti agli immobili identificabili al F 29 mapp.728, 737, 604, 731, 683, 282, 733, 735, 740, 744, 742. […] *La costruenda Linea AV/AC comporterà la totale demolizione dei fabbricati e la impossibilita di utilizzo i restanti terreni.* *Si chiede, pertanto, l 'esproprio integrale della proprietà, previa corresponsione del giusto indennizzo, che dovrà tenere in debito conto i costi di riacquisto del terreno e degli immobili, la cui ricerca è assai difficile, poichè, nella Provincia di Verona e nella fattispecie nel Comune di Sona, quanto si riesce a reperire ha costi elevatissimi, dovendo essere garantita la continuazione dell'attività lavorativa ed il reperimento di altri idonei terreni e/o fabbricati.*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che gli indennizzi relativi alle proprietà interessate saranno effettuati sulla base delle normative vigenti (DPR327/2001 e successive modifiche ed integrazioni); in ogni caso prima della fase esecutiva si terranno incontri con le singole proprietà per approfondire con maggior dettaglio le tematiche interessate	SI Già previsto
442	Sigg. Paola Ziliani e Pietro Bonetti	Sona	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036636	*Nella fase di progettazione dell'Opera non sembrano essersi adeguatamente considerate le istanze di conservazione delle condizioni ambientali, conformemente agli interessi fondamentali della collettività ed alla qualità della vita, in difesa delle risorse naturali.* *Per quanto di competenza del Ministero dell'Ambiente, a oggi non è dato sapere se esistano appropriati studi di impatto ambientale sul territorio interessato, progetti alternativi, oppure, se sono stati approntati strumenti di tutela, atti a salvaguardare il territorio e la collettività anche con tecnologie d'avanguardia.* *[…]* *Si formula, pertanto, formale diffida alla prosecuzione dell'iter amministrativo, nonché sul piano tecnico, progettuale e realizzativo, senza che lo stesso tenga conto delle osservazioni qui presentate [...]*	\	Premesso che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé, infatti il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati anche a seguito della presentazione della Valutazione di Impatto Ambientale (compatibilità ambientale dell'opera), si fa presente come già rammentato al punto precedente che prima dell'inizio delle attività si terranno incontri con le singole proprietà per approfondire con maggior dettaglio le tematiche interessate.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
249	Sig. Sandro Fracchetti	Sommacampagna	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036637	Osservazioni inerenti agli immobili identificabili al F 2 mapp. 475. […] *La costruenda Linea AV I AC comporterà la totale demolizione dei fabbricati e la distruzione del terreno agricolo, non avendo alcuna possibilità di utilizzo dei restanti terreni.* *Si chiede, pertanto, l'esproprio integrale anche dei terreni cointestati con le sorelle Maria Teresa e Adriana, di cui al F. 2 mapp. 83-109-115, previa corresponsione del giusto indennizzo, che dovrà tenere in debito conto i costi di riacquisto del terreno e degli immobili, la cui ricerca e assai difficile, poichè, nella Provincia di Verona e nella fattispecie nel Comune di Sommacampagna, quanto si riesce a reperire ha costi elevatissimi.*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che gli espropri saranno trattati sulla base delle vigenti disposizioni di legge, e in ogni caso sono previsti incontri specifici con la proprietà	SI Già previ sto
250	Sig. Sandro Fracchetti	Sommacampagna	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036637	*Nella fase di progettazione dell'Opera non sembrano essersi adeguatamente considerate le istanze di conservazione delle condizioni ambientali, conformemente agli interessi fondamentali della collettività ed alla qualità della vita, in difesa delle risorse naturali. Per quanto di competenza del Ministero dell'Ambiente, a tutt'oggi non è dato sapere se esistano appropriati studi di impatto ambientale sul territorio interessato, progetti alternativi, oppure, se sono stati approntati strumenti di tutela, atti a salvaguardare ii territorio e la collettività anche con tecnologie d'avanguardia.* *[…]*	\	Si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati anche a seguito della presentazione della Valutazione di Impatto Ambientale (compatibilità ambientale dell'opera).	NO
251	Sigg. Lucia Domenichini Mengali e Sara Mengali	Sommacampagna	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036639	Osservazioni inerenti agli immobili siti in via Rampa 5. […] *Il progetto, di cui si è potuta avere solo sommaria visione, non fornisce indicazioni fondamentali, quali il posizionamento dell'elettrodotto, delle opere di mitigazione, se previste, la futura viabilità, gli accessi alla proprietà, le opere di cantierizzazione ed ogni altra opera connessa alla realizzazione delle infrastrutture, evidenziando solo la costruzione di una rampa, che intercluderà completamente l'accesso alla proprietà, togliendo ogni visuale, panoramicità, soleggiamento e quant'altro rende possibile la vivibilità dell'immobile.* *Non è dato sapere, pertanto, se sarà possibile accedere alla proprietà, da quali vie, se verranno mantenuti gli accessi attuali ed in tal caso se gli stessi saranno resi più agevoli, vista la loro prossimità ed incompatibilità con le citate opere.* *Da una prima lettura del progetto, pare che la nuova viabilità modifichi gli accessi alla proprietà, rendendone problematico il collegamento funzionale.*	\	Il progetto della cantierizzazione riporta la posizione delle diverse tipologie di cantieri, delle aree tecniche, delle aree di stoccaggio nonchè della viabilità esistente e nuova a servizio dei mezzi.Tutte le informazioni richieste nell'osservazione sono riportate nel Progetto Definitvo depositato. In Progetto Esecutivo si procederà comunque ad un maggior dettaglio. Durante l'esecuzione dei lavori verranno mantenuti gli accessi alle proprietà.	SI Già previ sto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
252	Sigg. Lucia Domenichini Mengali e Sara Mengali	Sommacampagna	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036639	*Di estrema importanza è conoscere la collocazione dei cantieri, altamente impattanti, consideratane la lunga durata e i riflessi negativi sulla qualità della vita, mentre dovrà essere garantita l'erogazione dell'acqua, anche per irrigazione, del gas metano, nonchè i collegamenti telefonici. Si dovranno, inoltre, installare barriere a protezione degli edifici durante le fasi della lavorazione, avendo cura che i mezzi evitino immissioni di rumore, polveri ed altro che superi la normale tollerabilità, essendo di primaria importanza la tutela della salute dei cittadini.*	\	Tutte le richieste sono contenute negli elaborati del Progetto Definitivo depositato. Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, … Per quanto riguarda le vibrazioni in corso d'opera, dagli studi effettuati, non sono state evidenziate situazioni di criticità.	SI Già previsto
253	Sigg. Lucia Domenichini Mengali e Sara Mengali	Sommacampagna	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036639	*Con la presente si chiede, pertanto, formalmente un accesso in luogo in contraddittorio, a data da destinarsi con chi di competenza, al fine di fotografare lo stato dei luoghi, in previsione dell'arrecarsi di gravi danni, nonchè un costante monitoraggio del territorio e delle unita immobiliari adiacenti la costruenda infrastruttura, ciò avuto particolare riguardo alla fase di cantierizzazione, in quanto, la conformazione dei luoghi e la vicinanza delle unita abitative alle costruende opere, benchè non coinvolte dall'esproprio, le rende del tutto incompatibili con le medesime, comportandone un fortissimo deprezzamento e la quasi azzerata commerciabilità, ne consegue che la proprietà dovrà essere integralmente indennizzata in base al suo valore, anche in termini di costo di ricostruzione. Si chiede pertanto l'esproprio integrale e la corresponsione del relativo indennizzo considerandosi e valutandosi il danno complessivamente arrecato.*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che in ogni caso prima dell'inizio delle attività le imprese esecutrici in situazioni specifiche effettueranno una verbalizzazione in contradditorio dello stato di fatto degli immobili che potrebbero subire negativi effetti per la presenza di lavorazioni prossimità degli stessi.	SI Già previsto
254	Sigg. Lucia Domenichini Mengali e Sara Mengali	Sommacampagna	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036639	*Da ultimo, è doveroso segnalare che nella fase di progettazione dell'opera non sembrano essere state adeguatamente considerate le istanze di conservazione delle condizioni ambientali, conformemente agli interessi fondamentali della collettività ed alla qualità della vita, in difesa delle risorse naturali.* *A tutt'oggi non è dato sapere se esistano appropriati studi di impatto ambientale sul territorio interessato, progetti alternativi, oppure, se sono stati approntati sistemi di tutela, atti a salvaguardare la collettività anche con tecnologie d'avanguardia.* *[…]*	\	Si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati anche a seguito della presentazione della Valutazione di Impatto Ambientale (compatibilità ambientale dell'opera).	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
255	Sig. Giovanni Briggi	Sommacampagna	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036640	Osservazioni inerenti agli immobili identificabili al F 2 mapp.118, 124, 144, 50,62. […] Tuttavia, gli espropri parziali, a lambire i fabbricati, e le servitù come previste, unite alla presenza del grande cantiere in zona ovest, renderanno, di fatto, incompatibile la proprietà con la nuova Linea Ferroviaria, nonchè impossibile la conduzione dell'Azienda Agricola, che dovrà cessare la sua produzione, con grave danno per le famiglie Briggi, di cui costituisce il loro personale risparmio ed investimento per il futuro, nonchè una importantissima fonte di reddito, l'unica per chi la gestisce. Gli stessi disegni di progetto prevedono il futuro passaggio della SS11, che si appoggerà sui fabbricati abitativi. La ricognizione dei luoghi ha evidenziato la presenza di fabbricati con accessori, ricoveri attrezzi e autorimesse, in ottimo stato di conservazione, con pozzo ad uso familiare, nonché l'ottimo assetto del terreno, assai fertile con giacitura pianeggiante, conformazione regolare, ottima accessibilità carrabile, irrigato, ben lavorabile ed altamente produttivo. Nella determinazione dell'indennizzo dovranno considerarsi i costi di riacquisto del terreno, la cui ricerca e assai difficile, poichè, nella Provincia di Verona e nella fattispecie nel Comune di Sommacarnpagna, quanto si riesce a reperire ha costi elevatissimi.	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che gli espropri saranno trattati sulla base delle vigenti disposizioni di legge, e in ogni caso sono previsti incontri specifici con la proprietà	SI Già previsto
256	Sig. Giovanni Briggi	Sommacampagna	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036640	*Il progetto, di cui si è potuta avere solo sommaria visione, non fornisce indicazioni fondamentali, quali il posizionamento dell'elettrodotto, delle opere di mitigazioni, se previste, la futura viabilità, gli accessi alla proprietà, le opere di cantierizzazione ed ogni opera connessa alla realizzazione delle infrastrutture. Nello specifico, i sotto servizi sembrano impattare con uno degli edifici accessori (capannone) e con le aree di pertinenza di altri edifici nelle strette adiacenze.*	\	Il progetto della cantierizzazione riporta la posizione delle diverse tipologie di cantieri, delle aree tecniche, delle aree di stoccaggio nonchè della viabilità esistente e nuova a servizio dei mezzi.Tutte le informazioni richieste nell'osservazione sono riportate in PD. In Progetto Esecutivo si procederà ad un maggior dettaglio. Durante l'esecuzione dei lavori verranno mantenuti gli accessi alle proprietà.	SI Già previsto
257	Sig. Giovanni Briggi	Sommacampagna	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036640	*Ne consegue che la proprietà dovrà essere integralmente indennizzata in base al suo valore, anche in termini di costo di ricostruzione, ivi compresi i terreni non oggetto di esproprio e/o asservimento. Si chiede pertanto l'esproprio integrale e la corresponsione del relativo indennizzo considerandosi e valutandosi il danno complessivamente arrecato.*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che gli espropri saranno trattati sulla base delle vigenti disposizioni di legge, e in ogni caso sono previsti incontri specifici con la proprietà	SI Già previsto
258	Sig. Giovanni Briggi	Sommacampagna	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036640	*A tutt'oggi non è dato sapere se esistano appropriati studi di impatto ambientale sul territorio interessato, progetti alternativi, oppure, se sono stati approntati strumenti di tutela, atti a salvaguardare la collettività anche con tecnologie d'avanguardia.* […]	\	Si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati anche a seguito della presentazione della Valutazione di Impatto Ambientale (compatibilità ambientale dell'opera).	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
190	Sig. Davide Lonardi	Peschiera	Nessun Protocollo	05/11/2014	DVA-2014-0036649	*[...] si formulano le seguenti osservazioni:* *Cantieri e strade* *- si propone lo spostamento in toto delle aree di cantiere e delle strade di servizio nella zona " Mano di Ferro/ Zanina" spostando le stesse di un centinaio di metri più a ovest come evidenziato nella planimetria allegata. L'osservazione presentata permette in questo modo di tutelare, per quanto possibile, l'area individuata come "Parco naturale del Mincio" dalla Legge Regionale no 40/1984 art 16 e recepita negli anni dall'Amministrazione Comunale di Peschiera del Garda nei piani urbani di sviluppo non ultimo con l'adozione nell'aprile del 2013 del piano degli interventi. L'area del Parco Naturale del Mincio è individuata a nord dall'autostrada, a ovest dalla strada della Zanina, a Sud dal confine regionale e a est dal fiume Mincio. Lo spostamento dei cantieri e delle strade di servizio più a ovest permetterebbe di risparmiare il "consumo di territorio", concentrando in una sola zona le attività di cantiere e strade di servizio evitando altresì l'allargamento della Via Mano di Ferro in fregio al Forte monumentale Austriaco denominato Ardietti" Si fa presente che nella zona di cantiere di progetto ora individuata verso il fiume Mincio è coltivata totalmente a Vigneto IGT mentre il nuovo posizionamento dell'area di cantiere indicata dallo scrivente è a semplice seminativo .*	\	In sede di progettazione esecutiva si effettueranno le necessarie valutazioni al fine di ridurre l'impatto della rotonda.	SI parziale
191	Sig. Davide Lonardi	Peschiera	Nessun Protocollo	05/11/2014	DVA-2014-0036649	*Mitigazioni* *- poiché l'entrata/uscita del treno dalla galleria artificiale e il passaggio del viadotto sul fiume Mincio creeranno notevoli picchi di rumore, si chiede il posizionamento di barriere fonoassorbenti su tutto il tratto oggetto della presente osservazione.*	\	Premesso che l'osservazione non è pertinente in quanto riferita ad opere non soggette a procedura VIA, si precisa che il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) e il loro posizionamento è il risultato dell'applicazione di un modello matematico basato sulle caratteristiche della sorgente e del ricettore finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative	NO
192	Sig. Davide Lonardi	Peschiera	Nessun Protocollo	05/11/2014	DVA-2014-0036649	*Mitigazioni* *[...]* *Data la vocazione turistica della zona interessata alla tratta nel comune di Peschiera d.G. si chiede che le attività di cantiere rumorose compreso il transito veicolare degli autocarri sia adeguato al rispetto del regolamento sulle attività rumorose adottato dal Comune di Peschiera d.G. compreso il fermo attività durante il sabato, domenica e giorni festivi.*	\	Le attività di costruzione verranno sviluppate nel rispetto della normativa vigente.	SI Già previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
131	Sig. Roberto Colombari	Castelnuovo	Nessun Protocollo	30/10/2014	DVA-2014-0036651	*[..] faccio la mia osservazione negativa sui lavori TAV per tali motivi:* *- Devastazione del territorio comunale per anni imprecisati, con notevole aumento del traffico pesante* *- Pericolo per le abitazioni sul colle San Lorenzo (ove risiedo) e per le chiese che sono sottoposte a beni storici, perciò con vincoli ambientali (la chiesa che dà il nome al colle è del 1400)* *- Sul colle San Lorenzo vanno perse tradizioni centenarie folkloristiche come la fiera, religiose e di intrattenimento quotidiano per le famiglie* *- il nostro territorio comunale è già penalizzato dalla costruzione dell'autostrada A4 MI-VE, della tangenziale che dal casello di Peschiera del Garda porta ad Affi e si collega con la A22 del Brennero, tutto ciò comporta un notevole aumento di inquinamento da smog ed acustico in qualsiasi ora* *- il territorio di Castelnuovo del Garda come il limitrofo di Peschiera del Garda sono ricchi di prodotti dell'agricoltura come vino d.o.c. e olio d.o.p. ed hanno un'economia turistica di primo livello [...]* *- la cava di materiale inerte in zona Mischi che mi lascia perplesso e dubbioso sulla gestione durante i lavori ed a cantiere ultimato.*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati.	NO
116	Sig. Francesco Peroni	Castelnuovo	Nessun Protocollo	05/11/2014	DVA-2014-0036656	*Con la presente per esprimere il mio totale dissenso all'esecuzione dell'opera TAV, poiché abitando a ridosso di via Mantovana sita in via Cavalcaselle (VR) l'appartamento di mia proprietà sarà investito da rumori, polveri, vibrazioni, possibili danni strutturali e disagi alla circolazione inerenti l'opera in oggetto. Aggiungo l'allegato in cui presento ulteriori critiche alla scelta di via Mantovana per strada di servizio alla cantierizzazione.*	\	Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, … Durante l'esecuzione dei lavori verranno mantenuti gli accessi alle proprietà.	NO
102	Sig.ra Vanna Vassanelli	Castelnuovo	Nessun Protocollo	30/10/2014	DVA-2014-0036658	*Danni da rumore, danni da vibrazioni, danni da polvere di cantierizzazione, danni da viabilità di cantiere polvere, rumore e modifica peggiorativa viabilità esistente, danni da eccessiva luminosità notturna non analizzata negli elaborati di progetto, danni da elettromagnetismo.*	\	Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, … Per quanto riguarda le vibrazioni in corso d'opera, dagli studi effettuati, non sono state evidenziate situazioni di criticità.	SI Già previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
103	Sig.ra Vanna Vassanelli	Castelnuovo	Nessun Protocollo	30/10/2014	DVA-2014-0036658	*[…….]* *Pertanto sono richieste:* *Modifiche progettuali ..... Utilizzo rete ferroviaria esistente con implementazione della stessa,*	\	Premesso che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé, si evidenzia che il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati, incluso il parere favorevole del Minstero dell'Ambiente sulla VIA, al cui procedura riguardante l'intera opera risulta dunque già espletata.	NO
104	Sig.ra Vanna Vassanelli	Castelnuovo	Nessun Protocollo	30/10/2014	DVA-2014-0036658	*Richlesta mitigazioni ambientali..... viabilità alternativa al centro di Castelnuovo del Garda per i camion del cantiere*	\	La cantieristica sarà definita nell'ambito dello sviluppo del progetto esecutivo.	SI
105	Sig.ra Vanna Vassanelli	Castelnuovo	Nessun Protocollo	30/10/2014	DVA-2014-0036658	*Realizzazione rotonda Strada regionale 11 Via Stazione*	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA.	NO
106	Sig.ra Vanna Vassanelli	Castelnuovo	Nessun Protocollo	30/10/2014	DVA-2014-0036658	*istituzione commissione di controllo per lo smaltimento dei rifiuti del lavori di cantieri*	\	Si fa presente che il progetto sarà realizzato con l'utilizzo di un Sistema di Gestione Ambientale conforme alle normative ISO 14000, pertanto non si vede la necessità di una commissione di controllo.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
107	Sig.ra Cinzia Zaglio	Castelnuovo	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036662	*Danni da rumore, danni da vibrazioni, danni da polvere di cantierizzazione, danni da viabilità di cantiere polvere, rumore e modifica peggiorativa viabilità esistente, danni da eccessiva luminosità notturna non analizzata negli elaborati di progetto, danni da elettromagnetismo.*	\	Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, … Per quanto riguarda le vibrazioni in corso d'opera, dagli studi effettuati, non sono state evidenziate situazioni di criticità.	SI Già previsto
108	Sig.ra Cinzia Zaglio	Castelnuovo	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036662	*[……]* *Pertanto sono richieste:* *Modifiche progettuali ..... Utilizzo rete ferroviaria esistente con implementazione della stessa,*	\	Premesso che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé, si evidenzia che il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati, incluso il parere favorevole del Ministero dell'Ambiente sulla VIA, al cui procedura riguardante l'intera opera risulta dunque già espletata.	NO
109	Sig.ra Cinzia Zaglio	Castelnuovo	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036662	*Richiesta mitigazioni ambientali..... previsione rotonda all'intersezione tra S.S. 11 e Via Stazione, rifacimento e messa in sicurezza marciapiedi In Via Stazione,*	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA.	NO
110	Sig.ra Cinzia Zaglio	Castelnuovo	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036662	*costituzione di una commissione di controllo al fine di verificare il rispetto durante i lavori della normative vigente, in particolare su rumori, vibrazioni nonché inquinamento atmosferico e delle falde acquifere.*	\	Si fa presente che il progetto sarà realizzato con l'utilizzo di un Sistema di Gestione Ambientale conforme alle normative ISO 14000, nonché un sistema di monitoraggio ambientale ante operam, in corso d'opera e post operam, pertanto non si vede la necessità di una commissione di controllo.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
95	Sig. Luciano Dal Cero	Castelnuovo	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036663	*Osservazioni riguardanti il contesto immobiliare e terreno in Via Brolo 6* *Danni da rumore, danni da vibrazioni, danni da polvere di cantierizzazione, danni da viabilità di cantiere polvere, rumore e modifica peggiorativa viabilità esistente, danni da eccessiva luminosità notturna non analizzata negli elaborati di progetto, danni da elettromagnetismo.*	\	Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, … Per quanto riguarda le vibrazioni in corso d'opera, dagli studi effettuati, non sono state evidenziate situazioni di criticità.	SI Già previsto
96	Sig. Luciano Dal Cero	Castelnuovo	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036663	*Osservazioni riguardanti il contesto immobiliare e terreno in Via Brolo 6* *[.....]* *Pertanto sono richieste:* *Modifiche progettuali ..... Utilizzo rete ferroviaria esistente con implementazione della stessa,*	\	Premesso che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé, si evidenzia che il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati, incluso il parere favorevole del Minstero dell'Ambiente sulla VIA, al cui procedura riguardante l'intera opera risulta dunque già espletata.	NO
97	Sig. Luciano Dal Cero	Castelnuovo	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036663	*Richiesta mitigazioni ambientali creazione barriere antirumore nella fase di costruzione dell'opera, creazione di cuscinetti anti vibrazioni da inserire nel terreno,*	\	Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi. Per quanto riguarda le vibrazioni in corso d'opera, dagli studi effettuati, non sono state evidenziate situazioni di criticità; mentre per l'esercizio ferroviario è prevista la mitigazione mediante setti antivibranti in corrispondenza degli edifici ove si registrerà, in preesercizio, il superamento dei limiti.	SI Già previsto
98	Sig. Luciano Dal Cero	Castelnuovo	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036663	*mitigazione luminosa per non interferire con l'allevamento di fagiani,*	\	Eventuali modifiche o integrazioni verranno valutate nello sviluppo del progetto esecutivo.	SI
99	Sig. Luciano Dal Cero	Castelnuovo	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036663	*indennità danni derivanti dalle lavorazioni e dal rumore previsto in merito alla funzionalità dell'allevamento,*	\	I danni che verranno accertati in fase di costruzione saranno oggetto di adeguato indennizzo	SI Già previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
100	Sig. Luciano Dal Cero	Castelnuovo	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036663	*creazione di viabilità alternativa in modo da non utilizzare per viabilità di cantiere Via Brola.*	\	La richiesta sarà valutata nell'ambito dello sviluppo del progetto esecutivo.	SI
101	Sig. Luciano Dal Cero	Castelnuovo	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036663	*Altro: massima attenzione su probabile terreno di natura "fangosa" alla base della collina San Lorenzo creatasi a seguito dell'arretramento del ghiacciaio preesistente, alto valore paesaggistico e monumentale del colle San Lorenzo*	\	L'osservazione in merito alla presenza di materiale "fangoso" è generica. In ogni caso si segnala che la natura e le caratteristiche dei terreni è adeguatamente affrontata valutata nel Progetto Definitivo nelle Parti 2 (PARTE 02 - GEOLOGIA ED IDROGEOLOGIA) e 3 (GEOTECNICA) al fine di un adeguato dimensionamento delle opere. Con riferimento alla valenza paesaggistica e monumentale del colle San Lorenzo si specifica che è stata predisposta opportuna documentazione integrativa fornita al MiBACT come richiesto.	SI Già previsto
28	Sig.ra Anna Dalla Valentina	Castelnuovo	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036668	*[...] Proprietaria immobile in via S. Lorenzo n. 43, Castelnuovo del Garda (Vr) e terreno foglio 30, mappale 439.* *Danni da rumore, danni da vibrazioni, danni da polvere di cantierizzazione, danni da viabilità di cantiere polvere, rumore e modifica peggiorativa viabilità esistente, danni da eccessiva luminosità notturna non analizzata negli elaborati di progetto, danni da elettromagnetismo.* *Pertanto sono richieste:* *Modifiche progettuali ..... Utilizzo rete ferroviaria esistente con implementazione della stessa.* *Richiesta mitigazioni ambientali ..... mantenimento viabilità di accesso alla mia abitazione, creazione barriere antirumore nella fase di costruzione dell'opera, creazione di cuscinetti anti vibrazioni da inserire nel terreno, messa in sicurezza dell'immobile di mia proprietà, sostituzione serramenti per eliminare effetto rumore, installazione lampioni su strada San Lorenzo, previsione adeguato indennizzo per proprietà espropriata.* *Altro....massima attenzione su probabile terreno di natura fangosa alla base della collina S. Lorenzo creatasi a seguito dell'arretramento del ghiaccio preesistente, alto valore paessaggistico e monumentale del Colle S. Lorenzo. [...]*	\	Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, … Per quanto riguarda le vibrazioni in corso d'opera, dagli studi effettuati, non sono state evidenziate situazioni di criticità. Altri punti dell'osservazione non sono pertinenti in quanto si riferiscono a opere non oggetto della procedura di VIA.	SI Già previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
29	Sig. Ferdinando Emanuelli	Castelnuovo	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036669	Osservazioni riguardanti il contesto immobiliare di Via Gabiola 5. [...] Danni da rumore, danni da vibrazioni, danni da polvere di cantierizzazione, danni da viabilità di cantiere, polvere, rumore e modifica peggiorativa viabilità esistente, danni da eccessiva luminosità notturna non analizzata negli elaborati di progetto, danni da elettromagnetismo, inosservanza di quanto disposto dalle normative in materia di gestione dei materiali di scavo, in particolare quanto previsto dal DM 161/2012, dal DL 69/2013 e dalla Legge n° 98/2013. Pertanto sono richieste: Modifiche progettuali: Utilizzo rete ferroviaria esistente con implementazione della stessa. Richiesta mitigazioni ambientali: Creazione barriere antirumore nella fase di costruzione dell'opera, creazione di cuscinetti anti vibrazioni da inserire net terreno, installazione lampioni su strada San Lorenzo, previsione adeguato indennizzo per proprietà espropriate.[...]	\	Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, … Per quanto riguarda le vibrazioni in corso d'opera, dagli studi effettuati, non sono state evidenziate situazioni di criticità. Altri punti dell'osservazione non sono pertinenti.	SI Già previ sto
30	Sig. Giancarlo Abati	Castelnuovo	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036670	Osservazioni riguardanti il contesto immobiliare di via Montalto n. 16. [...] Danni da rumore, danni da vibrazioni, danni da polvere di cantierizzazione, danni da viabilità di cantiere polvere, rumore e modifica peggiorativa viabilità esistente, danni da eccessiva luminosità notturna non analizzata negli elaborati di progetto, danni da elettromagnetismo. Pertanto sono richieste: Modifiche progettuali ..... Utilizzo rete ferroviaria esistente con implementazione della stessa. Richiesta mitigazioni ambientali ..... Allargamento e sistemazione via del Lavoro prevedendo il raddoppio dell'attuale manto stradale per deviare il passaggio dei veicoli pesanti da Via Lavoro in via Sei Fontane senza coinvolgere via Mantovana e con l'allargamento di Via Sei Fontane sino all'uscita nella zona Industriale di Castelnuovo del Garda. [...]	\	Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, … Per quanto riguarda le vibrazioni in corso d'opera, dagli studi effettuati, non sono state evidenziate situazioni di criticità. Altri punti dell'osservazione non sono pertinenti in quanto si riferiscono a opere non oggetto della procedura di VIA.	SI Già previ sto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
443	Sig. Daniele Olioso	Sona	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036671	*Osservazioni inerenti agli immobili di via Campagnola 9/a. in cui ha sede anche l'Azienda Agricola "Nonna Rosa s.s.", la cui attività primaria e la coltivazione di ortaggi in serra e all'aperto.* *[…] Il sig. Olioso e anche titolare di Azienda Agrituristica [...]. I terreni, coltivati a vigneto, frutteto e seminativo irriguo, sono anche sede di serre, che, lo si desume dai disegni, verranno demolite, con grave e irreparabile danno all'attività aziendale.* *La ricognizione dei luoghi ha evidenziato l'ottimo assetto de! terreno, .assai fertile congiacitura pianeggiante, conformazione regolare, ottima accessibilità carrabile, irrigato, ben lavorabile ed altamente produttivo.* *L'azienda agricola e la sola fonte di sostentamento per la famiglia Olioso rappresentando, unitamente all'azienda, l'unico personale risparmio ed investimento. L'Azienda, a seguito dell'esproprio e delle conseguenti demolizioni, dovrà cessare la sua attività.* *L'immobile, residenza del proprietario, in ottimo stato di manutenzione e sede aziendale, si trova a stretto ridosso della linea Ferroviaria, e del tutto incompatibile con la nuova infrastruttura e* ***dovrà essere, unitamente al resto delta proprietà integralmente indennizzata in base al suo valore, anche in termini di costo di ricostruzione.*** ***Si chiede pertanto l'esproprio integrale e la corresponsione del relativo indennizzo. considerandosi e valutandosi il danno complessivamente arrecato.*** ***Nella determinazione dell'indennizzo dovranno considerarsi i costi di riacquisto del terreno, la cui ricerca e assai difficile, poichè, nella Provincia Verona e nella fattispecie nel Comune di Sona, quanto si riesce a reperire ha costi elevatissimi.***	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che gli indennizzi relativi alle proprietà interessate saranno effettuati sulla base delle normative vigenti (DPR327/2001 e successive modifiche ed integrazioni); in ogni caso prima della fase esecutiva si terranno incontri con le singole proprietà per approfondire con maggior dettaglio le tematiche interessate	SI Già previsto
444	Sig. Daniele Olioso	Sona	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036671	*Da ultimo, è doveroso segnalare che nella fase di progettazione dell'Opera non sembrano essere state adeguatamente considerate le istanze di conservazione delle condizioni ambientali, conformemente agli interessi fondamentali della collettività ed alla qualità della vita, in difesa delle risorse naturali. A tutt'oggi non è dato sapere se esistano appropriati studi di impatto ambientale sul territorio interessato, progetti alternativi, oppure, se sono stati approntati strumenti di tutela, atti a salvaguardare la collettività anche con tecnologie d'avanguardia.* *[…]*	\	Premesso che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé, infatti il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati anche a seguito della presentazione della Valutazione di Impatto Ambientale (compatibilità ambientale dell'opera), si fa presente come già rammentato al punto precedente che prima dell'inizio delle attività si terranno incontri con le singole proprietà per approfondire con maggior dettaglio le tematiche interessate.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
31	Sig. Franco Bressan	Castelnuovo	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036672	Osservazioni riguardanti il contesto immobiliare di via Camalavicna. [...] Danni da rumore, danni da vibrazioni, danni da polvere di cantierizzazione, danni da viabilità di cantiere polvere, rumore e modifica peggiorativa viabilità esistente, danni da eccessiva luminosità notturna non analizzata negli elaborati di progetto, danni da elettromagnetismo. Pertanto sono richieste: Modifiche progettuali ..... Utilizzo rete ferroviaria esistente con implementazione della stessa. Richiesta mitigazioni ambientali ..... Mantenimento viabilità di accesso al terreno, creazione barriere antirumore nella fase di costruzione dell'opera, creazione di cuscinetti anti vibrazioni da inserire nel terreno, previsione adeguato indennizzo per proprietà espropriata.[...]	\	Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, … Per quanto riguarda le vibrazioni in corso d'opera, dagli studi effettuati, non sono state evidenziate situazioni di criticità. Altri punti dell'osservazione non sono pertinenti in quanto si riferiscono a opere non oggetto della procedura di VIA.	SI Già previsto
259	Sigg. Luigi Vito Vincenzi e Nilla Lusente	Sommacampagna	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036673	*Osservazioni inerenti agli immobili e terreni censiti al F.2 mapp. 504, 505.* *[…]* *La ricognizione dei luoghi ha evidenziato l'ottimo assetto del terreno, assai fertile con giacitura pianeggiante, conformazione regolare, ottima accessibilità carrabile, irrigato, ben lavorabile ed altamente produttivo.* *La proprietà gode di una vasca di contenimento acqua per irrigazione e anche di un pozzo esistente a uso promiscuo.* *Quanto all'Azienda, si evidenziano i seguenti problemi:* *- riduzione del terreno agricolo e relativo capitale;* *- minor reddito entrante dall'azienda con il rischio di perdita di lavoro da parte dei figli Andrea e Luciano;* *- grave disagio spostamento dell'abitazione e dell'azienda;* *- mancanza di spazio per le attrezzature agricole;* *- necessità di tenere aperto il sottopasso della località Colombarola.* *La costruenda Linea AV/AC comporterà, quindi, la totale demolizione dei fabbricati e la distruzione della Azienda Agricola, non avendo alcuna possibilità di utilizzo i restanti terreni.* ***Si chiede, pertanto, l' esproprio integrale della proprietà,*** *previa corresponsione del giusto indennizzo, che dovrà tenere in debito conto i costi di riacquisto del terreno e degli immobili la cui ricerca è assai difficile, poichè, nella Provincia di Verona e nella fattispecie nel Comune di Sommacampagna, quanto si riesce a reperire ha costi elevatissimi, dovendo essere garantita la continuazione dell'attività lavorativa ed il reperimento di altri idonei terreni e/o fabbricati.*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che gli espropri saranno trattati sulla base delle vigenti disposizioni di legge, e in ogni caso sono previsti incontri specifici con la proprietà	SI Già previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
260	Sigg. Luigi Vito Vincenzi e Nilla Lusente	Sommacampagna	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036673	*Nella fase di progettazione dell'Opera non sembrano essersi adeguatamente considerate le istanze di conservazione delle condizioni ambientali, conformemente agli interessi fondamentali della collettività ed alla qualità della vita, in difesa delle risorse naturali.* *A tutt'oggi non è dato sapere se esistano appropriati studi di impatto ambientale sul territorio interessato, progetti alternativi, oppure, se sono stati approntati strumenti di tutela, atti a salvaguardare la collettività anche con tecnologie d'avanguardia.[…]*	\	Si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati anche a seguito della presentazione della Valutazione di Impatto Ambientale (compatibilità ambientale dell'opera).	NO
553	Sen. Gianni Pietro Girotto	Intera tratta	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0036675	*1) L' osservazione riguarda una inadempienza procedurale rispetto alla direttiva comunitaria 2001/42/CE istitutiva della " valutazione ambientale strategica" (VAS), […]* *Con DPR 14 marzo 2001, fu approvato il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, e allegato come documento tecnico al DPR. Il decreto contiene un riferimento specifico alla Valutazione Ambientale Strategica: infatti, nel richiamare lo schema di PGTL, ribadisce che "Nella realizzazione del Piano sarà dato carattere di priorità a quelle opere che abbiano superato positivamente la prevista Valutazione ambientale strategica". [...]*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati	NO
554	Sen. Gianni Pietro Girotto	Intera tratta	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0036675	*2) Proposta di tracciato alternativo a minore impatto sociale , finanziario e ambientale. […] la proposta di verificare con attenzione (cosa che non sembra essere accaduta in passato) un modello di potenziamento tra Brescia e Verona che abbandoni il By-pass di Brescia , adegui la stazione di Brescia all'effettuazione di rendezvous a Brescia tra treni regionali raccoglitori e distributori cadenzati capaci di convergere, diciamo 5 minuti prima dell'arrivo da ovest e da est dei treni veloci e poter lasciar scambiare i passeggeri tra questi e quelli in maniera che per non più di circa 85 km si debba viaggiare con treni lenti e si possa combinare il servizio degli uni a quello degli altri. [...] Si propone di esaminare un tracciato da conseguire secondo uno schema topologico in grado di tradurre il sistema di 2 linee che giungono a Brescia, separate e parallele (la storica e la nuova proveniente dal tracciato che sta per essere ultimato da Treviglio - Milano) in uno a 3 binari.[...]*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
445	Sigg. Dora Maria Begalli, Lucio Dal Forno e Fabio Dal Forno	Sona	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036676	*Osservazioni inerenti agli immobili e terreni censiti al F.28 mapp. 187, 262.* *[…]* *Dalla lettura del progetto si evince la demolizione dei fabbricati e l'esproprio dell'intera proprietà* […] L'indennizzo che dovrà essere corrisposto dovrà tenere in debito conto i costi di riacquisto del terreno e degli immobili, la cui ricerca e assai difficile, poichè, nella Provincia di Verona e nella fattispecie nel Comune di Sona, quanto si riesce a reperire ha costi elevatissimi.	\	**Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle par**ti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che gli indennizzi relativi alle proprietà interessate saranno effettuati sulla base delle normative vigenti (DPR327/2001 e successive modifiche ed integrazioni); in ogni caso prima della fase esecutiva si terranno incontri con le singole proprietà per approfondire con maggior dettaglio le tematiche interessate	SI Già previsto
446	Sigg. Dora Maria Begalli, Lucio Dal Forno e Fabio Dal Forno	Sona	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036676	*Nella fase di progettazione dell'Opera non sembrano essersi adeguatamente considerate le istanze di conservazione delle condizioni ambientali, conformemente agli interessi fondamentali della collettività ed alla qualità della vita, in difesa delle risorse naturali.* *Per quanto di competenza del Ministero dell'Ambiente, a tutt'oggi non e dato sapere se esistano appropriati studi di impatto ambientale sul territorio interessato, progetti alternativi, oppure, se sono stati approntati strumenti di tutela atti a salvaguardare il territorio e la collettività anche con tecnologie d'avanguardia.* […]	\	Premesso che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé, infatti il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati anche a seguito della presentazione della Valutazione di Impatto Ambientale (compatibilità ambientale dell'opera), si fa presente come già rammentato al punto precedente che prima dell'inizio delle attività si terranno incontri con le singole proprietà per approfondire con maggior dettaglio le tematiche interessate.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
551	On. A. Spessotto	Intera tratta	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0036677	*1) L' osservazione riguarda una inadempienza procedurale rispetto alla direttiva comunitaria 2001/42/CE istitutiva della " valutazione ambientale strategica" (VAS), […]* *Con DPR 14 marzo 2001, fu approvato il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica,e allegato come documento tecnico al DPR. Il decreto contiene un riferimento specifico alla Valutazione Ambientale Strategica: infatti, nel richiamare lo schema di PGTL, ribadisce che "Nella realizzazione del Piano sarà dato carattere di priorità a quelle opere che abbiano superato positivamente la prevista Valutazione ambientale strategica". [...]*	\	Si segnala che nella lettera DVA-2014-0038595 si scrive di non considerare questa lettera. In particolare l'on. Spessotto scrive: *"Con riferimento al progetto definitivo TAV Brescia-Verona di cui in oggetto, con la presente si prega l'Amministrazione di cui in indirizzo di voler considerare ritirate le osservazioni al medesimo progetto, presentate dalla sottoscritta e trasmesse in data 06/11/2014 tramite posta certificata all'indirizzo PEC dgsalvaguardia.ambientale@pec.minambiente.it."* In ogni caso l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA. Si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati.	NO
552	On. A. Spessotto	Intera tratta	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0036677	*2) Proposta di tracciato alternativo a minore impatto sociale , finanziario e ambientale. […] la proposta di verificare con attenzione (cosa che non sembra essere accaduta in passato) un modello di potenziamento tra Brescia e Verona che abbandoni il By-pass di Brescia , adegui la stazione di Brescia all'effettuazione di rendezvous a Brescia tra treni regionali raccoglitori e distributori cadenzati capaci di convergere, diciamo 5 minuti prima dell'arrivo da ovest e da est dei treni veloci e poter lasciar scambiare i passeggeri tra questi e quelli in maniera che per non più di circa 85 km si debba viaggiare con treni lenti e si possa combinare il servizio degli uni a quello degli altri. [...] Si propone di esaminare un tracciato da conseguire secondo uno schema topologico in grado di tradurre il sistema di 2 linee che giungono a Brescia, separate e parallele (la storica e la nuova proveniente dal tracciato che sta per essere ultimato da Treviglio - Milano) in uno a 3 binari.[...]*	\	Si segnala che nella lettera DVA-2014-0038595 si scrive di non considerare questa lettera. In ogni caso si ribadisce la controdeduzione all'osservazione T5.	NO
261	Sig. Giulio Fenu	Sommacampagna	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036678	*Osservazioni inerenti agli immobili e terreni censiti al F.7 mapp. 46, 47, 50,51, 52, 53, 62. […]* *L'azienda, con tutta probabilità, dovrà cessare la sua attività a causa della costruzione della Linea Ferroviaria e delle sue opere connesse, fra le quali l'elettrodotto e il metanodotto che paiono intersecare i terreni nella loro interezza.* […] Nella determinazione dell'indennizzo dovranno considerarsi i costi di riacquisto del terreno, la cui ricerca è assai difficile, poiché, nella Provincia di Verona e nella fattispecie nel Comune di Sommacampagna, quanto si riesce a reperire ha costi elevatissimi. […] La cosa certa e che comunque vi saranno impatti notevoli, con conseguenze negative sull'Azienda Agricola e sull'edificio residenziale, che si troverà ad essere frontista rispetto alla Linea Ferroviaria.	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che gli espropri saranno trattati sulla base delle vigenti disposizioni di legge, e in ogni caso sono previsti incontri specifici con la proprietà	SI Già previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
262	Sig. Giulio Fenu	Sommacampagna	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036678	*Altri forti disagi saranno dovuti alla modifica della viabilità esterna alla proprietà, con sicuro allungamento dei percorsi e danno alla produttività aziendale.* *Si chiede in tal proposito che Via Libia sia mantenuta in quanto fondamentale strada di comunicazione e di accesso, tra le altre, alla strada provinciale (Via Bussolengo Via Molinara) che l'Azienda Agricola Giulio Fenu utilizza per portare i propri prodotti ai vari mercati ortofrutticoli e al centro cooperativistico per il conferimento delle uve. […]*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, in ogni caso si rimanda l'esame della richiesta all'osservazione del Comune di Sommacampagna SO15 avanzata in ambito CdS.	SI
263	Sig. Giulio Fenu	Sommacampagna	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036678	*Di estrema importanza e conoscere la collocazione dei cantieri, altamente impattanti, consideratane la lunga durata e i riflessi negativi sulla qualità della vita, mentre dovrà essere garantita l'erogazione dell'acqua, anche per irrigazione, nonché i collegamenti telefonici e ii servizio. ADSL, anche con riferimento all'attività dell'Azienda.* *Si dovranno, inoltre, installare barriere a protezione degli edifici durante le fasi della lavorazione, avendo cura che i mezzi evitino immissioni di rumore, polveri ed altro che superi la normale tollerabilità, essendo di primaria importanza la tutela della salute dei cittadini.* *Si chiede che lo spostamento dell'elettrodotto esistente come da progetto non avvenga dato che causerebbe un avvicinamento dei cavi elettrici ad alta tensione (220.000 Volt) all'abitazione del Sig. Fenu sottoponendo lui e la sua famiglia ad un maggiore campo elettro-magnetico dannoso per la salute.* […]	\	Il progetto della cantierizzazione riporta la posizione delle diverse tipologie di cantieri, delle aree tecniche, delle aree di stoccaggio nonchè della viabilità esistente e nuova a servizio dei mezzi. Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi. Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, … Per quanto riguarda le vibrazioni in corso d'opera, dagli studi effettuati, non sono state evidenziate situazioni di criticità. Tutti i servizi esistenti saranno garantiti Con riferimento allo spostamento rispetto all'attuale posizione della linea elettrica aerea, che comunque sarebbe esiguo, eventuali soluzioni alternative dovranno essere concordate con l'Ente Gestore di competenza.	SI parziale
264	Sig. Giulio Fenu	Sommacampagna	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036678	*Per quanto riguarda il metanodotto (o altri sotto servizi non meglio identificati) che attraverserà nel complesso i vigneti del Sig. Fenu, si sottolinea come questo da quanto dedotto da progetto arrecherà notevoli danni economici sia nel corso della sua realizzazione con l'espianto dei vigneti, che come deprezzamento dei terreni per l'instaurarsi di una servitù al centro dell'azienda.* *Si chiede che il metanodotto invece di scavalcare la collina per portare il gas allo stabilimento dell'Ancap, arrecando gravi danni alle infrastrutture dei vigneti, sia costruito seguendo il tracciato di via Libia costeggiando la nuova tratta ferroviaria, zona già soggetta ad espropri e lavori. Con la presente si chiede, pertanto, formalmente un accesso in luogo in contraddittorio,* […]	\	L'osservazione non è pertinente in quanto non rientra nelle competenze del Proponente.	NO
265	Sig. Giulio Fenu	Sommacampagna	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036678	*Da ultimo, è doveroso segnalare che nella fase di progettazione dell'Opera non sembrano essere state adeguatamente considerate le istanze di conservazione delle condizioni ambientali, conformemente agli interessi fondamentali della collettività ed alla qualità della vita, in difesa delle risorse naturali. A tutt'oggi non è dato sapere se esistano appropriati studi di impatto ambientale sul territorio interessato, progetti alternativi, oppure, se sono stati approntati strumenti di tutela, atti a salvaguardare la collettività anche con tecnologie d'avanguardia. […]*	\	Si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati anche a seguito della presentazione della Valutazione di Impatto Ambientale (compatibilità ambientale dell'opera).	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
266	Sig. Marco Girardi	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036680	*Osservazioni inerenti agli immobili di via Rampa 24. […]* *Il progetto, di cui si è potuta avere solo sommaria visione, non fornisce indicazioni fondamentali, quali il posizionamento dell'elettrodotto, delle opere di mitigazione, se previste, la futura viabilità, gli accessi alla proprietà, le opere di cantierizzazione ed ogni altra opera connessa alla realizzazione delle infrastrutture. Non è dato sapere se sarà possibile accedere alla proprietà, da quali vie, se verranno mantenuti gli accessi attuali ed in tal caso se gli stessi saranno resi più agevoli, vista la loro prossimità ed incompatibilità con le citate opere. Da una prima lettura del progetto, pare che la nuova viabilità modifichi gli accessi alla proprietà, rendendone problematico il collegamento funzionale.* *Di estrema importanza e conoscere la collocazione dei cantieri, altamente impattanti, consideratane la lunga durata e i riflessi negativi sulla qualità della vita, mentre dovrà essere garantita l'erogazione dell'acqua, anche per irrigazione, del gas metano, nonché i collegamenti telefonici. Si dovranno, inoltre, installare barriere a protezione degli edifici durante le fasi della lavorazione, avendo cura che i mezzi evitino immissioni di rumore, polveri ed altro che superi la normale tollerabilità, essendo di primaria importanza la tutela della salute dei cittadini.*	\	Il progetto della cantierizzazione riporta la posizione delle diverse tipologie di cantieri, delle aree tecniche, delle aree di stoccaggio nonchè della viabilità esistente e nuova a servizio dei mezzi. Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, … Per quanto riguarda le vibrazioni in corso d'opera, dagli studi effettuati, non sono state evidenziate situazioni di criticità. Ulteriori dettagli di cantierizzazione saranno sviluppati in fase di progettazione esecutiva. In ogni caso durante l'esecuzione dei lavori verranno mantenuti gli accessi alle proprietà.	SI Già previsto
267	Sig. Marco Girardi	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036680	*Con la presente si chiede, pertanto, formalmente un accesso in luogo in contraddittorio, […] la conformazione dei luoghi e la vicinanza delle unità abitative alle costruende opere, benché non coinvolte dall'esproprio, le rende del tutto incompatibili con le medesime, comportandone un fortissimo deprezzamento e la quasi azzerata commerciabilità, ne consegue che la proprietà dovrà essere integralmente indennizzata in base al suo valore, anche in termini di costo di ricostruzione.* *Si chiede pertanto l'esproprio integrale e la corresponsione del relativo indennizzo. considerandosi e valutandosi il danno complessivamente arrecato.*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che gli espropri saranno trattati sulla base delle vigenti disposizioni di legge, e in ogni caso sono previsti incontri specifici con la proprietà	SI Già previsto
268	Sig. Marco Girardi	Sommacampagna	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036680	*Da ultimo, è doveroso segnalare che nella fase di progettazione dell'Opera non sembrano essere state adeguatamente considerate le istanze di conservazione delle condizioni ambientali, conformemente agli interessi fondamentali della collettività ed alla qualità della vita, in difesa delle risorse naturali. A tutt'oggi non è dato sapere se esistano appropriati studi di impatto ambientale sul territorio interessato, progetti alternativi, oppure, se sono stati approntati strumenti di tutela, atti a salvaguardare la collettività anche con tecnologie d'avanguardia. […]*	\	Si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati anche a seguito della presentazione della Valutazione di Impatto Ambientale (compatibilità ambientale dell'opera).	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
269	Sig. Renzo Scamperle e Dario Scamperle	Sommacampagna	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036682	*Osservazioni inerenti agli immobili e terreni censiti al F.2 mapp. 125, 160, 64. […]* *Tuttavia, gli espropri parziali, a lambire i fabbricati, e le servitù come previste, unite alla presenza del grande cantiere in zona ovest, renderanno, di fatto, incompatibile la proprietà di cui al mapp. 498 con la nuova Linea Ferroviaria, nonché la conduzione dell'Azienda Agricola, che dovrà cessare la sua produzione, con grave danno per le famiglie Scamperle, di cui costituisce il loro personale risparmio ed investimento per il futuro, nonché una importantissima fonte di reddito, l'unica per Renzo, che la gestisce. Gli stessi disegni di progetto prevedono il futuro passaggio della SS 1 1, che si appoggerà sui fabbricati abitativi.* […] *Il progetto, di cui si è potuta avere solo sommaria visione, non fornisce indicazioni fondamentali, quali il posizionamento dell'elettrodotto, delle opere di mitigazione, se previste, la futura viabilità, gli accessi alla proprietà, le opere di cantierizzazione ed ogni altra opera connessa alla realizzazione delle infrastrutture. Nello specifico, i sotto servizi sembrano impattare con uno degli edifici accessori (capannone) e con le aree di pertinenza di altri edifici nelle strette adiacenze.*	\	Il progetto della cantierizzazione riporta la posizione delle diverse tipologie di cantieri, delle aree tecniche, delle aree di stoccaggio nonchè della viabilità esistente e nuova a servizio dei mezzi. In sede di progettazione esecutiva verranno effettuate le opportune valutazioni in merito alla risoluzione dei sottoservizi.	SI Già previsto
270	Sig. Renzo Scamperle e Dario Scamperle	Sommacampagna	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036682	*Ne consegue che la proprietà dovrà essere integralmente indennizzata in base al suo valore, anche in termini di costo di ricostruzione, ivi compresi i terreni non oggetto di esproprio e/o asservimento.* *Si chiede pertanto l'esproprio integrale e la corresponsione del relativo indennizzo considerandosi e valutandosi il danno complessivamente arrecato.*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che gli espropri saranno trattati sulla base delle vigenti disposizioni di legge, e in ogni caso sono previsti incontri specifici con la proprietà	SI Già previsto
271	Sig. Renzo Scamperle e Dario Scamperle	Sommacampagna	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036682	*Da ultimo, è doveroso segnalare che nella fase di progettazione dell'Opera non sembrano essere state adeguatamente considerate le istanze di conservazione delle condizioni ambientali, conformemente agli interessi fondamentali della collettività ed alla qualità della vita, in difesa delle risorse naturali.* *A tutt'oggi non è dato sapere se esistano appropriati studi di impatto ambientale sul territorio interessato, progetti alternativi, oppure, se sono stati approntati strumenti di tutela, atti a salvaguardare la collettività anche con tecnologie d'avanguardia.* *[…]*	\	Si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati anche a seguito della presentazione della Valutazione di Impatto Ambientale (compatibilità ambientale dell'opera).	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
473	Sig.ra Daniela Origano	Sona	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036686	*La signora Origano è proprietaria dei terreni censiti al N.C.T. del Comune di Sona, F. 3, mapp. 31, coltivati a frutteto irriguo. La ricognizione dei luoghi ha evidenziato l'ottimo assetto dei terreni, assai fertili con giacitura pianeggiante, conformazione regolare, ottima accessibilità carrabile, irrigati, ben lavorabili ed altamente produttivi. L'azienda agricola è la sola fonte di sostentamento per la famiglia Origano, rappresentando l'unico personale risparmio ed investimento. Nella determinazione dell'indennizzo dovranno considerarsi i costi di riacquisto del terreno, la cui ricerca è assai difficile, poichè, nella Provincia di Verona e nella fattispecie nel Comune di Sommacampagna, quanto si riesce a reperire ha costi elevatissimi. Con la presente si chiede, pertanto, la corresponsione dell'adeguato indennizzo, cosi come verrà nel prosieguo quantificato, tenendosi conto del fatto che l'Azienda Agricola, attiva con la sua produzione di ortaggi e frutta, è l'unica fonte di reddito della famiglia ed a seguito dell'esproprio, con tutta probabilità, dovrà cessare la sua attività.*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che gli indennizzi relativi alle proprietà interessate saranno effettuati sulla base delle normative vigenti (DPR327/2001 e successive modifiche ed integrazioni); in ogni caso prima della fase esecutiva si terranno incontri con le singole proprietà per approfondire con maggior dettaglio le tematiche interessate	SI Già previsto
474	Sig.ra Daniela Origano	Sona	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036686	*Da ultimo, è doveroso segnalare che nella fase di progettazione dell'Opera non sembrano essere state adeguatamente considerate le istanze di conservazione delle condizioni ambientali, conformemente agli interessi fondamentali della collettività ed alla qualità della vita, in difesa delle risorse naturali. A tutt'oggi non è dato sapere se esistano appropriati studi di impatto ambientale sul territorio interessato, progetti alternativi, oppure, se sono stati approntati strumenti di tutela, atti a salvaguardare la collettività anche con tecnologie d'avanguardia. Preciso compito delle Istituzioni e della Società committente i lavori è la tutela dei diritti dei singoli cittadini, avuto riguardo all'insostituibile dovere di evitare qualsiasi danno con ogni mezzo tecnico e giuridico che veda garantita la qualità della vita e l'ambiente, quale valore umano fondamentale di ogni persona e della società. Con ogni più ampia riserva di esercitare le più utili azioni nelle opportune sedi, nonché la richiesta di risarcimento dei danni tutti patiti e patiendi.*	\	Premesso che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé, infatti il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati anche a seguito della presentazione della Valutazione di Impatto Ambientale (compatibilità ambientale dell'opera), si fa presente come già rammentato al punto precedente che prima dell'inizio delle attività si terranno incontri con le singole proprietà per approfondire con maggior dettaglio le tematiche interessate.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
246	Sigg. Luigi Spada e Vittorino Spada	Sommacampagna	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036688	Osservazioni inerenti ai terreni ed edifici vari di cui al Foglio 3, mappali 381 - 424 e Foglio 4 mappale 366. I terreni verranno interclusi dalla linea AV, i sottoservizi sembrano impattare con uno degli edifici accessori (capannone) e con le aree di pertinenza di altri edifici nelle strette adiacenze. Ne consegue che la proprietà dovrà essere integralmente indennizzata in base al suo valore, anche in termini di costo di ricostruzione, ivi compresi i terreni non oggetto di esproprio ed asservimento. Si chiede pertanto l'esproprio integrale e la corresponsione del relativo indennizzo, considerandosi e valutandosi il danno complessivamente arrecato. Da ultimo, e doveroso segnalare che nella fase di progettazione dell'Opera non sembrano essere state adeguatamente considerate le istanze di conservazione delle condizioni ambientali, conformemente agli interessi fondamentali della collettività ed alla qualità della vita, in difesa delle risorse naturali. A tutt' oggi non è dato sapere se esistano appropriati studi di impatto ambientale sul territorio interessato, progetti alternativi, oppure, se sono stati approntati strumenti di tutela, atti a salvaguardare la collettività anche con tecnologie d'avanguardia.	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che in ogni caso dal momento che i fabbricati si troveranno all'interno di un' area interclusa i proprietari saranno indennizzati nei termini di legge.	SI parziale
433	Sig. Luciano Briggi	Sona	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036689	*Scrivo in nome e per conto del sig. Briggi Luciano, [...] coltivatore diretto e proprietario dei terreni siti nella stesso Comune, censiti al CT al F. 44 mapp. 348-56, anche nella sua qualità di titolare della omonima azienda agricola [...].* *La costruenda Linea AVIAC comporterà l'esproprio di parte della proprietà, ciò che causerà la distruzione della Azienda Agricola, non essendovi alcuna possibilità di utilizzo dei restanti terreni.* *La famiglia Briggi ricava l'intero reddito dalla produzione e commercializzazione dei prodotti ortofrutticoli derivati prevalentemente dalla stessa.[...]* *Il progetto [...] non fornisce indicazioni fondamentali, quali il posizionamento dell'elettrodotto, delle opere di mitigazione, se previste, la futura viabilità, gli accessi alla proprietà, le opere di cantierizzazione ed ogni altra opera connessa alla realizzazione delle infrastrutture.* *Non è dato sapere se sarà possibile accedere alla proprietà [...]. Da una prima lettura del progetto, pare che la nuova viabilità modifichi gli accessi alla proprietà, rendendone problematico il collegamento [...].* *Di estrema importanza è conoscere la collocazione dei cantieri [...], mentre dovrà essere garantita l'erogazione dell'acqua, anche per irrigazione, del gas metano, nonché i collegamenti telefonici.* *Si dovranno, inoltre, installare barriere a protezione degli edifici durante le fasi della lavorazione, avendo cura che i mezzi evitino immissioni di rumore, polveri ed altro [...].*	\	Il progetto della cantierizzazione riporta la posizione delle diverse tipologie di cantieri, delle aree tecniche, delle aree di stoccaggio nonchè della viabilità esistente e nuova a servizio dei mezzi. Il progetto riporta in dettaglio il posizionamento dell'elettrodotto e le caratteristiche dello stesso. Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, …	SI Già previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
434	Sig. Luciano Briggi	Sona	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036689	*Con la presente si chiede, pertanto, formalmente un accesso in luogo in contraddittorio, a data da destinarsi con chi di competenza, al fine di fotografare lo stato dei luoghi, in previsione dell'arrecarsi di gravi danni, nonché un costante monitoraggio del territorio e delle unità immobiliari adiacenti la costruenda infrastruttura, ciò avuto particolare riguardo alla fase di cantierizzazione, [...]* *la proprieta dovrà essere integralmente indennizzata in base al suo valore, anche in termini di costo di ricostruzione.* *Si chiede pertanto l'esproprio integrale e la corresponsione del relalivo indennizzo considerandosi e valulandosi il danno complessivamente arrecato.* *Da ultimo, è doveroso segnalare che nella fase di progettazione dell'Opera non sembrano essere state adeguatamente considerate le istanze di conservazione delle condizioni ambientali, conformemente agli interessi fondamentali della collettività ed alla qualità della vita, in difesa delle risorse naturali.* *A tutt'oggi non è dato sapere se esistano appropriati studi di impatto ambientale sul territorio interessato, progetti alternativi, oppure, se sono stati approntati strumenti di tutela, atti a salvaguardare la collettività anche con tecnologie d'avanguardia.[...]*	\	Prima dell'inizio delle attività le imprese esecutrici in situazioni specifiche effettueranno una verbalizzazione in contradditorio dello stato di fatto degli immobili che potrebbero subire negativi effetti per la presenza di lavorazioni prossimità degli stessi.	SI Già previsto
PM01	Comune di Ponti sul Mincio	Ponti sul Mincio	4504	05/11/2014	DVA-2014-0036691	*[...] 2. di richiedere a CEPAV DUE:* *2.1. di verificare la possibilità di ottenere in locazione aree e/o edifici industriali dismessi a temporaneamente inutilizzati, presenti nell'intorno dell'opera, che possano costituire un'alternativa, anche solo parziale, ai cantieri logistici, di stoccaggio, tecnici, ecc., evitando, o quantomeno riducendo, l'occupazione di aree agricole, spesso di particolare pregio ambientale;* *2.2. di accertare la presenza o meno di strutture ricettive, in questo Comune ed in quelli confinanti, in grado di offrire, alle maestranze impegnate alla realizzazione dell'opera, vitto e/o alloggio, sempre nell'ottica di ridurre Il numero di cantieri da realizzare;* *2.3. di rendere conto per iscritto a questo Comune, prima dell'avvio della progettazione esecutiva, di quanto richiesto ai punti 2.1 e 2.2; [...]*	\	Nell'ambito dell'avvio delle attività connesse alla logistica verranno effettuate tutte le valutazioni tecnico economiche ritenute necessarie sulla base di quanto da Voi segnalato. L'amministrazione Comunale verrà tenuta aggiornata sugli sviluppi di quanto sopra anche nel rispetto delle normative e regolamenti vigenti.	SI
PM02	Comune di Ponti sul Mincio	Ponti sul Mincio	4504	05/11/2014	DVA-2014-0036691	*[...] 3. di fare proprie, in toto, le valutazioni e, soprattutto, le conclusioni contenute nel documento tecnico approvato in data 27/10/2014 dalla Commissione VIA della Provincia di Mantova ed allegato alla deliberazione della Giunta provinciale in data 03/11/2014, n. 139; [...]*	\	Si fa presente che il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Si osserva inoltre che a seguito di tale delibera dalla fine del 2003 la fascia di territorio interessata dalle opere è stata oggetto di vincolo preordinato all'esproprio.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
PM03	Comune di Ponti sul Mincio	Ponti sul Mincio	4504	05/11/2014	DVA-2014-0036691	*[...] 4. di ritenere necessario, ad integrazione delle conclusioni del documento tecnico di cui al punto precedente, estendere lo studio ed il monitoraggio delle falde acquifere, anche quelle poste a livelli più profondi, per evitare che la realizzazione dell'opera in questione produca effetti negativi o, peggia ancora, irreversibili sui pozzi che alimentano gli acquedotti pubblici della zona; [...]*	\	Premesso che non sono attese interferenze sulla falda profonda, i monitoraggi riguardano la falda più superficiale in modo da allarmare tempestivamente nell'eventuale verificarsi di inquinamento del sottosuolo.	NO
PM04	Comune di Ponti sul Mincio	Ponti sul Mincio	4504	05/11/2014	DVA-2014-0036691	*[...] 5. di richiedere le varianti e/o alternative alla "viabilità esistente interessata da traffico di cantiere" di seguito specificate e schematicamente rappresentate nell'allegata planimetria:* *5.1. Il collegamento diretto tra i cantieri L.5.L.1 ed L.5.O.2 tramite la realizzazione una "pista di cantiere asfaltata" (tratto 01) [...]*	\	Relativamente alla tratta 01: la realizzazione della tratta AV ha previsto una galleria naturale (Colle baccotto) proprio per evitare l'interessamento superficiale del colle. La viabilità quindi richiesta è incompatibile con tale assunto.	NO
PM05	Comune di Ponti sul Mincio	Ponti sul Mincio	4504	05/11/2014	DVA-2014-0036691	*[...] 5. di richiedere le varianti e/o alternative alla "viabilità esistente interessata da traffico di cantiere" di seguito specificate e schematicamente rappresentate nell'allegata planimetria:* *5.1. [...] e di una nuova strada (tratti 02 e 04) a nord del centro abitato in località Dolci; [...]*	\	Relativamente alla tratta 02/04: nell'ambito della redazione del PE verrà valutata la possibilità tecnica di accoglimento della richiesta	SI Condizionato
PM06	Comune di Ponti sul Mincio	Ponti sul Mincio	4504	05/11/2014	DVA-2014-0036691	*[...] 5. di richiedere le varianti e/o alternative alla "viabilità esistente interessata da traffico di cantiere" di seguito specificate e schematicamente rappresentate nell'allegata planimetria:* *[...]* *5.2. la messa in sicurezza dell'incrocio (nodo 03) tra via Dolci e la strada provinciale n. 19 (via Mantova), attualmente regolato da un impianto semaforico, con la realizzazione dl una rotatoria; [...]*	\	La richiesta si ritiene non accolgibile in quanto fuori dall'ambito del territorio comunale	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
PM07	Comune di Ponti sul Mincio	Ponti sul Mincio	4504	05/11/2014	DVA-2014-0036691	*[...] 6. di richiedere lo stralcio dalla "viabilità esistente interessata da traffico di cantiere" di: 6.1. via Dolci e via Cascinale (Peschiera d/G), perché i mezzi di cantiere e/o servizio, attraversando il centro abitato in località Dolci (tratto 06), determinerebbero un elevato disturbo e rischio per i residenti; 6.2. strada Peschiera (ponti s/M), fino all'innesto con la strada provinciale n. 77, evitando così che i mezzi di cantiere e/o servizio, percorrendo una stradina di campagna, tortuosa e stretta (tratto 07), possano mettere a repentaglio l'incolumità dei molti cicloturisti che la transitano; 6.3. via Pignolini (Peschiera d/G), in quanto i mezzi di cantiere e/o servizio, in aggiunta al notevole traffico attuale, renderebbero insostenibile la circolazione nel centro abitato e nella zona artigianale/industriale in località Broglie (tratto 15); [...]*	\	Nell'ambito della redazione del PE verranno adottate le soluzioni proposte tenendo in considerazione i vincoli fisici segnalati. Vedasi anche osservazione PE24 del Comune di Peschiera.	SI
PM08	Comune di Ponti sul Mincio	Ponti sul Mincio	4504	05/11/2014	DVA-2014-0036691	*[...] 7. di richiedere la realizzazione di alcuni interventi complementari alla viabilità esistente che offrano ai residenti ed ai turisti la possibilità di raggiungere il capoluogo ed alcune località decentrate di questo Comune senza necessariamente transitare lungo la trafficata strada provinciale n.19, ed In particolare: 7.1. la manutenzione straordinaria della strada vicinale ad uso pubblico, denominata Zanina, a partire dalla rotatoria già in progetto (nodo 12) fino all'innesto con la strada comunale Colombara (tratto 08); [...]*	\	In considerazione che il territorio comunale non è interessato direttamente da opere ferroviarie e marginalmente dalle attività di costruzione e dall'accoglimento delle richieste mitigative sopradescritte, non si ritengono accoglibili ulteriori misure compensative.	NO
PM09	Comune di Ponti sul Mincio	Ponti sul Mincio	4504	05/11/2014	DVA-2014-0036691	*[...] 7. di richiedere la realizzazione di alcuni interventi complementari alla viabilità esistente che offrano ai residenti ed ai turisti la possibilità di raggiungere il capoluogo ed alcune località decentrate di questo Comune senza necessariamente transitare lungo la trafficata strada provinciale n.19, ed In particolare: [...] 7.2. la manutenzione straordinaria della strada comunale (tratto 09) di accesso al Forte Ardietti e la realizzazione di una mini rotatoria o altro svincolo idoneo a raccordare la strada pocanzi citata con via Mano di Ferro (nodo 11); [...]*	\	In considerazione che il territorio comunale non è interessato direttamente da opere ferroviarie e marginalmente dalle attività di costruzione e dall'accoglimento delle richieste mitigative sopradescritte, non si ritengono accoglibili ulteriori misure compensative.	NO
PM10	Comune di Ponti sul Mincio	Ponti sul Mincio	4504	05/11/2014	DVA-2014-0036691	*[...] 7. di richiedere la realizzazione di alcuni interventi complementari alla viabilità esistente che offrano ai residenti ed ai turisti la possibilità di raggiungere il capoluogo ed alcune località decentrate di questo Comune senza necessariamente transitare lungo la trafficata strada provinciale n.19, ed In particolare: [...] 7.3. la messa in sicurezza dell'incrocio (nodo 13) tra la strada provinciale n. 19 e le vie Dolci e Valscarpina (confine comunale con Peschiera del Garda),mediante la realizzazione di una rotatoria; [...]*	\	In considerazione che il territorio comunale non è interessato direttamente da opere ferroviarie e marginalmente dalle attività di costruzione e dall'accoglimento delle richieste mitigative sopradescritte, non si ritengono accoglibili ulteriori misure compensative.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
PM11	Comune di Ponti sul Mincio	Ponti sul Mincio	4504	05/11/2014	DVA-2014-0036691	*[...] 7. di richiedere la realizzazione di alcuni interventi complementari alla viabilità esistente che offrano ai residenti ed ai turisti la possibilità di raggiungere il capoluogo ed alcune località decentrate di questo Comune senza necessariamente transitare lungo la trafficata strada provinciale n.19, ed In particolare: [...]* *7.4. la riqualificazione del tratto di strada provinciale n. 19 (tratto 14), a partire dalla rotatoria di cui al precedente punto, per tutto il tratto ricadente nel "centro abitato" della località Ferrares-Zecchinetti, consistente nella realizzazione di marciapiedi su ambo i lati della carreggiata, di un attraversamento pedonale protetto e l'impianto di illuminazione pubblica; [...]*	\	In considerazione che il territorio comunale non è interessato direttamente da opere ferroviarie e marginalmente dalle attività di costruzione e dall'accoglimento delle richieste mitigative sopradescritte, non si ritengono accoglibili ulteriori misure compensative.	NO
PM12	Comune di Ponti sul Mincio	Ponti sul Mincio	4504	05/11/2014	DVA-2014-0036691	*[...] 8. di richiedere che le nuove opere stradali realizzate, sia quelle direttamente funzionali ai cantieri, previste nel progetto definitivo, che quelle complementari, richieste con la presente, siano cedute ai Comuni territorialmente competenti, debitamente ripristinate se deteriorate dal passaggio dei mezzi di cantiere; [...]*	\	Se richiesto, la viabilità di cantiere a fine lavori potrà essere lasciata nello stato in cui si trova senza ulteriori interventi e con acquisizione delle aree a carico del Comune.	SI parziale
PM13	Comune di Ponti sul Mincio	Ponti sul Mincio	4504	05/11/2014	DVA-2014-0036691	*[...] 9. di richiedere che vengano concordate, tramite convenzione, i dettagli delle opere in elenco ai punti precedenti.*	\	Le modifiche richieste al progetto, laddove accolte, saranno regolate e disciplinate da apposita convenzione da stipularsi a valle dell'iter autorizzativo.	SI
124	Sig. Agostino Burato	Castelnuovo	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036696	*Osservazioni inerenti agli immobili e terreni censiti al Foglio 35, mappale n. 340, 121.* *Danni da rumore, danni da vibrazioni, danni da polvere di cantierizzazione, danni da viabilità di cantiere polvere e rumore, danni da eccessiva luminosità notturna non analizzata negli elaborati di progetto, danni da elettromagnetismo.* *Pertanto sono richieste:* *Modifiche progettuali…Utilizzo rete ferroviaria esistente o creazione linea TAV al di la delle colline moreniche con tragitto Mantova- Rovigo, [.....]*	\	Per quanto riguarda la richiesta di utilizzo di altro tracciato, si ritiene l'osservazione non pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA. Si segnala che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
125	Sig. Agostino Burato	Castelnuovo	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036696	*Osservazioni inerenti agli immobili e terreni censiti al Foglio 35, mappale n. 340, 121.* *Danni da rumore, danni da vibrazioni, danni da polvere di cantierizzazione, danni da viabilità di cantiere polvere e rumore, danni da eccessiva luminosità notturna non analizzata negli elaborati di progetto, danni da elettromagnetismo.* *Pertanto sono richieste:* *[.....], utilizzo cave già esistenti e non creazione di nuova cava in frazione Mischi di Castelnuovo del Garda.*	\	Si rimanda all'osservazione CS12 del Comune di Castelnuovo in ambito di CdS	SI Già previsto
126	Sig. Agostino Burato	Castelnuovo	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036696	*Osservazioni inerenti agli immobili e terreni censiti al Foglio 35, mappale n. 340, 121.* *[...]* *Richiesta mitigazioni ambientali...Creare una doppia barriera di piante al fine di evitare la dispersione delle polveri sul terreno di mia proprietà, bagnamento del materiale al fine di evitare creazione di polvere, evitare qualsiasi chiusura dell'unica strada di accesso alla mia proprietà.*	\	Con riferimento alla mitigazione dell'impatto da polveri si specifica che in progetto sono già previsti, a seconda dei luoghi, i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, … L'adozione di filari arborei per la mitigazione delle polveri non è idonea. Infatti in fase di costruzione i filari arborei non sarebbero in grado di svolgere alcuna funzione antipolvere in quanto le piante non sarebbero ancora sviluppate a sufficienza. In fase di esecuzione dell'opera e in fase di esercizio saranno garantiti gli accessi alla proprietà.	SI Già previsto
127	Sig. Agostino Burato	Castelnuovo	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036696	*Altro: massima attenzione alla bonifica dei terreni in cui verrà realizzata la Tav in località Mischi.*	\	La richiesta non è pertinente in quanto l'osservazione si riferisce a opere non oggetto della procedura di VIA.	NO
32	Sig. Silvano Speri	Castelnuovo	Nessun Protocollo	30/10/2014	DVA-2014-0036698	Osservazioni riguardanti la ditta Ziopepe Via Ticino 16/A . [...] Danni da rumore, danni da vibrazioni, danni da polvere di cantierizzazione, danni da viabilità di cantiere polvere, rumore e modifica peggiorativa viabilità esistente, danni da eccessiva luminosità notturna non analizzata negli elaborati di progetto, danni da elettromagnetismo. Pertanto sono richieste: Modifiche progettuali ..... Utilizzo rete ferroviaria esistente con implementazione della stessa. Richiesta mitigazioni ambientali... .. Viabilità alternativa al centro di Castelnuovo del Garda per i camion del cantiere. Realizzazione rotonda Strada Regionale 11 Via Stazione. Istituzione commissione di controllo per lo smaltimento dei rifiuti dei lavori di cantieri.[...]	\	Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, … Per quanto riguarda le vibrazioni in corso d'opera, dagli studi effettuati, non sono state evidenziate situazioni di criticità. Altri punti dell'osservazione non sono pertinenti in quanto si riferiscono a opere non oggetto della procedura di VIA.	SI Già previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
33	Sig.ra Graziella Gennari	Castelnuovo	Nessun Protocollo	30/10/2014	DVA-2014-0036700	Osservazioni inerenti l'abitazione sita in Vicolo Gabbiola n. 4. [...] Danni da rumore, danni da vibrazioni, danni da polvere di cantierizzazione, danni da viabilità di cantiere polvere, rumore e modifica peggiorativa viabilità esistente, danni da eccessiva luminosità notturna non analizzata negli elaborati di progetto, danni da elettromagnetismo. Pertanto sono richieste: Modifiche progettuali ..... Utilizzo rete ferroviaria esistente con implementazione della stessa. Richiesta mitigazioni ambientali... .. .. Viabilità alternativa al centro di Castelnuovo del Garda per i camion del cantiere. Realizzazione rotonda Strada regionale 11 Via Stazione. Istituzione commissione di controllo per lo smaltimento dei rifiuti dei lavori di cantieri.[...]	\	Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, … Per quanto riguarda le vibrazioni in corso d'opera, dagli studi effettuati, non sono state evidenziate situazioni di criticità. Altri punti dell'osservazione non sono pertinenti in quanto si riferiscono a opere non oggetto della procedura di VIA.	SI Già previsto
SZ01	Comune di San Zeno Naviglio	San Zeno Naviglio	senza protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0036701	*[...] Si rileva che la zona interessata dal cantiere di Armamento Gardesana si trova per la maggior parte in territorio del Comune di San Zeno Naviglio.* *L'analisi del territorio effettuata in occasione della redazione del Piano di Governo del Territorio, in particolare dalla procedura di VAS applicata al Documento di Piano, ha rilevato in quella zona, seppur marginale in termini di confine amministrativo, la presenza di importanti elementi idrogeologici, tipici della zona, rappresentati da alcuni fontanili, e da un vaso Seriola denominato Garza, proveniente da nord, attraversante tutto il territorio del comune di San Zeno Naviglio.* *Vista l'importanza ambientale dei luoghi si raccomanda di valutare altra location per il cantiere d'armamento, in zona limitrofa meno caratteristica.[...]*	\	Si premette che il cantiere Gardesana si trova su un'area già utilizzata per precedente cantiere ACP, inoltre è in posizione strategica rispetto alla ferrovia esistente dalla quale è prevista la provenienza dei materiali per la costruzione della linea AV/AC (pietrisco e rotaie), per i quali non esistono mezzi di trasporto alternativi. Si specifica inoltre che il cantiere non può neanche essere posizionato ad est della linea ferroviaria esistente essendo necessario l'accesso diretto alla costruenda linea AV/AC per la posa della sovrastruttura ferroviaria. Infatti l'accesso non sarebbe possibile per la presenza del viadotto ferroviario. Per quanta riguarda i corsi d'acqua, i fontanili saranno opportunamente salvaguardati.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
SZ02	Comune di San Zeno Naviglio	San Zeno Naviglio	senza protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0036701	*[...] Diversamente, di fronte alla rilevanza dell'opera molto più che sovraccomunale si richiede di osservare quanta segue: Visto la relazione di monitoraggio allegata alle tavole di progetto, e che prevede almeno tre fasi, ex-ante, durante e post lavori, si formulano le seguenti raccomandazioni:* *1) Ex-Ante: Venga effettuata accurata analisi e rilievo della situazione idrogeologica degli acquiferi presenti nell'area di cantiere, descritto il sistema dei collegamenti e del convogliamento della acque, in particolare la trasformazione delle acque sotterranee in acque superficiali. Dovranno essere messi in atto gli accorgimenti necessari per la messa in sicurezza degli acquiferi citati, nella previsione della loro possibile rimozione a fine lavori.* *2) Durante : Vengano effettuate tutte le opere utili alla salvaguardia degli acquiferi citati, in special modo in vista delle lavorazioni pesanti e del trattamento delle strutture in ferro. Eventuali luoghi di concentrazione di lavorazioni in grado di produrre di scorie dovranno essere mantenuti senza contatto diretto con il terreno e dotati di eventuali vasche di raccolta e decantazione, da vuotare e rimuovere a fine Lavori.* *3) Post : Dopo lo smobilizzo del cantiere dovranno essere ripristinati i luoghi, secondo i rilievi realizzati in precedenza, incluso i flussi degli acquiferi , e le funzioni dei fontanili. Smobilizzate tutte le eventuali opere d'arte fossero state realizzate in funzione del cantiere, nel rispetto dell'ambiente e delle caratteristiche ambientali dei luoghi. [...]*	\	Il progetto già prevede l'adozione delle misure richieste che saranno dettagliate in fase di PE	SI Già Previsto
34	Sig.ra Roberta Treccani	Castelnuovo	Nessun Protocollo	30/10/2014	DVA-2014-0036702	Osservazioni inerenti l'abitazione sita in Via Canove n. 1. [...] Danni da rumore, danni da vibrazioni, danni da polvere di cantierizzazione, danni da viabilità di cantiere polvere, rumore e modifica peggiorativa viabilità esistente, danni da eccessiva luminosità notturna non analizzata negli elaborati di progetto, danni da elettromagnetismo. Pertanto sono richieste: Modifiche progettuali ..... Utilizzare la linea ferroviaria esistente con implementazione e ottimizzazione della stessa o spostarla in direzione Mantova. Richiesta mitigazioni ambientali.....Prevedere l'obbligo di telonatura del camion di cantiere, bagnatura del cantiere per evitare formazione di polvere, creazione di viabilità alternative al fine di NON UTILIZZARE PER I CAMION Via Canova e Via Fiera.	\	Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, … Per quanto riguarda le vibrazioni in corso d'opera, dagli studi effettuati, non sono state evidenziate situazioni di criticità. Altri punti dell'osservazione non sono pertinenti in quanto si riferiscono a opere non oggetto della procedura di VIA. Non si riscontra alcun problema di inquinamento elettromagnetico sulla base dei modelli teorici adottati. In merito alle viabilità di cantiere, le stesse sono state individuate per ridurre al minimo l'impatto e comunque verrà privilegiato l'uso delle piste parallele alla linea in costrizone	SI Già previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
334	Sig.ra Mirella Vecchi	Sommacampagna	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0036711	*Osservazioni inerenti agli immobili di cui al Foglio 1 Mapp. 10, 375, 8.* *Dalla tavola di progetto definitivo "RUMORE: ESERCIZIO - UBICAZIONE DELLE MITIGAZIONI da km 135+650 a km 140+779.602 + INTERCONN. VERONA-MERCI" non risulta compresa tra gli interventi diretti di mitigazione la mia abitazione situata sul mappale 406, interventi che come riportato sulla tavola sono invece previsti per gli edifici circostanti la mia abitazione. Inoltre essa risulta essere fortemente disturbata dalla presenza della linea ferroviaria che proprio su questo tratto si allarga per far spazio oltre che alla linea di alta velocità anche all'interscambio merci di Verona;* *Le opere di mitigazione acustica andranno rafforzate in questa zona in cui il traffico ferroviario risulta intensificato dalla compresenza della linea storica, della nuova linea AV e dell'interconnessione merci Verona sia a livello di interventi diretti sugli edifici e sia attraverso barriere fonoassorbenti che garantiscano il rispetto di legge sull'inquinamento acustico;* *Non è chiaro come l'opera strutturale sarà mitigata a livello visivo;* *Non è chiaro su quale base si sono determinate le superfici di proprietà da destinare ad opere di riqualificazione ambientale e allo stesso tempo come sia stato calcolato il conteggio della superficie da espropriare per opere di mitigazione.*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) e il loro posizionamento è il risultato dell'applicazione di un modello matematico basato sulle caratteristiche della sorgente e del ricettore finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative. Il progetto delle opere di mitigazione a verde assolve anche al compito di mascheramento dell'infrastruttura e delle opere ad essa connessa.	SI Già previsto
39	Sig.ra Francesca Burato	Castelnuovo	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036713	Osservazioni riguardanti il contesto immobiliare identificabile al foglio 35, mappale 121. Danni da rumore, danni da vibrazioni, danni da polvere di cantierizzazione, danni da viabilità di cantiere polvere, rumore e modifica peggiorativa viabilità esistente, danni da eccessiva luminosità notturna non analizzata negli elaborati di progetto, danni da elettromagnetismo. Pertanto sono richieste: Modifiche progettuali ..... Utilizzo rete ferroviaria esistente o creazione linea TAV al di la delle colline moreniche con tragitto Mantova -Rovigo, utilizzo cave già esistenti e non creazione di nuova cava in frazione Mischi di Castelnuovo del Garda	\	Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. In particolare il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi. Per la cava Mischi, si rimanda all'osservazione CS12 del Comune di Castelnuovo in ambito di CdS. Altri punti dell'osservazione non sono pertinenti in quanto si riferiscono a opere non oggetto della procedura di VIA.	SI Già previsto
40	Sig.ra Francesca Burato	Castelnuovo	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036713	*Richiesta mitigazioni ambientali ..... creare una doppia barriera di piante al fine di evitare la dispersione delle polveri, bagnamento del materiale al fine di evitare creazione di polvere*	\	Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, …	SI Già previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
41	Sig.ra Francesca Burato	Castelnuovo	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036713	*evitare qualsiasi chiusura dell'unica strada di accesso al mio negozio, evitare di utilizzare ; parcheggi adiacenti alla mia attività, in caso di utilizzo di Via Mischi per viabilità cantiere se ne chiede la messa a norma con l'ampliamento, pulizia costante di Via Mischi*	\	Si rimanda all'osservazione CS12 del Comune di Castelnuovo in ambito di CdS	SI condizionato
42	Sig.ra Francesca Burato	Castelnuovo	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036713	*in caso di eccessivo rumore dovuto alla cava si chiede la sostituzione degli infissi,*	\	Si rimanda all'osservazione CS12 del Comune di Castelnuovo in ambito di CdS	SI condizionato
43	Sig.ra Francesca Burato	Castelnuovo	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036713	*al terrnine dei lavori nella cava ricostituzione del terreno fertile/agricolo*	\	Si rimanda all'osservazione CS12 del Comune di Castelnuovo in ambito di CdS	SI condizionato
44	Sig.ra Francesca Burato	Castelnuovo	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036713	*Altro: massima attenzione alla bonifica dei terreni in cui verrà realizzata la Tav in località Mischi*	\	La richiesta non è pertinente in quanto l'osservazione si riferisce a opere non oggetto della procedura di VIA.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
45	Sig.ra Vilma Vassanelli	Castelnuovo	Nessun Protocollo	30/10/2014	DVA-2014-0036715	*Osservazioni riguardanti il contesto immobiliare identificabile in via Milano 26. Danni da rumore, danni da vibrazioni, danni da polvere di cantierizzazione, danni da viabilità di cantiere polvere, rumore e modifica peggiorativa viabilità esistente, danni da eccessiva luminosità notturna non analizzata negli elaborati di progetto, danni da elettromagnetismo.* *Pertanto sono richieste:* *Modifiche progettuali ..... Utilizzo rete ferroviaria esistente con implementazione della stessa.* *Richiesta mitigazioni ambientali ..... viabilità alternativa al centre di Castelnuovo del Garda per i camion del cantiere,*	\	L'immobile segnalato è anche lontano dalle aree dei lavori e dei cantieri. Ciò premesso per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Non si riscontra alcun rischio da elettromagnetismo ed in merito alla presunta eccessiva illuminazione notturna non si comprende l'osservazione essendo l'immobile molto distante dalle aree di cantiere (solo alcune delle quali saranno impegnate in lavorazioni notturne). Gli altri punti dell'osservazione non sono pertinenti.	NO
46	Sig.ra Vilma Vassanelli	Castelnuovo	Nessun Protocollo	30/10/2014	DVA-2014-0036715	*realizzazione rotonda Strada Regionale 11 Via Stazione*	\	La richiesta non è pertinente in quanto l'osservazione si riferisce a opere non oggetto della procedura di VIA. Ciò premesso non si comprende la richiesta di rotatoria essendo le due strade indicate parallele.	NO
47	Sig.ra Vilma Vassanelli	Castelnuovo	Nessun Protocollo	30/10/2014	DVA-2014-0036715	*Istituzione commissione di controllo per lo smaltimento dei rifiuti dei lavori di cantiere*	\	Si fa presente che il progetto sarà realizzato con l'utilizzo di un Sistema di Gestione Ambientale conforme alle normative ISO 14000, pertanto non si vede la necessità di una commissione di controllo.	NO
117	Avv. Giovanni Dal Cero	Castelnuovo	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036716	*X Danni da rumore* *X Danni da vibrazioni* *X Danni da polvere di cantierizzazione* *X Danni da viabilità di cantiere polvere ,rumore e modifica peggiorativa viabilità esistente* *X Danni da eccessiva luminosità notturna non analizzata negli elaborati di progetto* *X Danni da elettromagnetismo* *RICHIESTE* *Modifiche progettuali. Utilizzo rete ferroviaria esistente con implementazione della stessa*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
118	Avv. Giovanni Dal Cero	Castelnuovo	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036716	*RICHIESTE* *[...]* *Richiesta mitigazioni ambientali. Creazione viabilità alternativa in zona Via Brolo Via Bologna e in Via Mantovana, creazione barriere antirumore nella fase dì costruzione dell'opera, creazione di cuscinetti anti vibrazioni da inserire nel terreno.*	\	L'osservazione non è pertinente nell'ambito della procedura di VIA, in quanto l'opera non è soggetta a VIA. Con riferimento alla richiesta di viabilità alternativa non si comprende la richiesta in quanto eccetto via Mantovana, né via Brolo né via Bologna sono interessate da mezzi di cantiere (come si vede dalla tavola IN0500DE2P5CA00000460 di PD). In ogni caso i si verificherà in fase di PE l'idoneità delle strade. Si rimanda inoltre per tale aspetto anche alle osservazioni del Comune di Castelnuovo. Ciò premesso per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Per quanto riguarda le vibrazioni in corso d'opera, dagli studi effettuati, non sono state evidenziate situazioni di criticità.	SI Già previsto
119	Avv. Giovanni Dal Cero	Castelnuovo	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036716	*RICHIESTE* *[...]* *Altro: massima attenzione su probabile terreno di natura "fangosa" alla base della collina San Lorenzo creatasi a seguito dell'arretramento del ghiacciaio preesistente, alto valore paesaggistico e monumentale del colle San Lorenzo.*	\	L'osservazione in merito alla presenza di materiale "fangoso" è generica. In ogni caso si segnala che la natura e le caratteristiche dei terreni è adeguatamente affrontata valutata nel Progetto Definitivo nelle Parti 2 (PARTE 02 - GEOLOGIA ED IDROGEOLOGIA) e 3 (GEOTECNICA) al fine di un adeguato dimensionamento delle opere. Con riferimento alla valenza paesaggistica e monumentale del colle San Lorenzo si specifica che è stata predisposta opportuna documentazione integrativa fornita al MiBACT come richiesto.	SI Già previsto
35	Sig.ra Marilena Dalla Valentina	Castelnuovo	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036719	Osservazioni riguardanti il contesto immobiliare identificabile al foglio 30, mappale 439, in via San Lorenzo n. 43. Danni da rumore, danni da vibrazioni, danni da polvere di cantierizzazione, danni da viabilità di cantiere polvere, rumore e modifica peggiorativa viabilità esistente, danni da eccessiva luminosità notturna non analizzata negli elaborati di progetto, danni da elettromagnetismo. Pertanto sono richieste: Modifiche progettuali ..... Utilizzo rete ferroviaria esistente con implementazione della stessa. Richiesta mitigazioni ambientali ..... Mantenimento viabilità di accesso alla mia abitazione, messa in sicurezza dell'immobile di mia proprietà,	\	Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, … Per quanto riguarda le vibrazioni in corso d'opera, dagli studi effettuati, non sono state evidenziate situazioni di criticità. Altri punti dell'osservazione non sono pertinenti in quanto si riferiscono a opere non oggetto della procedura di VIA. In merito alle viabilità di cantiere, le stesse sono state individuate per ridurre al minimo l'impatto e comunque verrà privilegiato l'uso delle piste parallele alla linea in costruzone. Si conferma che tutti i danni che verranno accertati in fase di costruzione saranno oggetto di adeguato indennizzo.	SI Già previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
36	Sig.ra Marilena Dalla Valentina	Castelnuovo	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036719	*creazione barriere antirumore nella fase di costruzione dell'opera, creazione di cuscinetti anti vibrazioni da inserire nel terreno, sostituzione serramenti per eliminare effetto rumore*	\	Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. In particolare il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi. Per quanto riguarda le vibrazioni in corso d'opera, dagli studi effettuati, non sono state evidenziate situazioni di criticità; mentre per l'esercizio ferroviario è prevista la mitigazione mediante setti antivibranti in corrispondenza degli edifici ove si registrerà, in preesercizio, il superamento dei limiti.	SI Già previsto
37	Sig.ra Marilena Dalla Valentina	Castelnuovo	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036719	*installazione lampioni su strada San Lorenzo,*	\	La richiesta non è pertinente in quanto l'osservazione si riferisce a opere non oggetto della procedura di VIA.	NO
38	Sig.ra Marilena Dalla Valentina	Castelnuovo	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036719	*previsione adeguato indennizzo per proprietà espropriata.* […]	\	La richiesta non è pertinente in quanto l'osservazione si riferisce a opere non oggetto della procedura di VIA. Ciò premesso per la remunerazione degli espropri (acquisizioni o occupazioni teporanee) che si renderanno necessari per la realizzazione dell'opera si utilizzeranno le stesse procedure già adottate per la linea Treviglio-Brescia, basate cioè sull'attuale legislazione in vigore (Testo Unico di cui al DPR n. 327/2001 modificato dal Dlgs n. 302/2002).	NO
129	Sig. Giancarlo Abati	Castelnuovo	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036721	*[…] Osservazioni* *- Danni da rumore;* *- Danni da vibrazione;* *- Danni da polvere di cantierizzazione;* *- Danni da viabilità di cantiere, polvere, rumore e modifica peggiorativa viabilità esistente;* *- Danni da eccessiva luminosità notturna non analizzata dagli elaborati di progetto;* *Richieste* *Modifiche progettuali : Utilizzo rete ferroviaria esistente con implementazione della stessa*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati.	NO
130	Sig. Giancarlo Abati	Castelnuovo	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036721	*Richiesta mitigazioni ambientali: allargamento e sistemazione via del Lavoro prevedendo il raddoppio dell'attuale manto stradale per deviare il passaggio dei veicoli pesanti da Via del Lavoro in Via Sei Fontane senza coinvolgere via Mantovana e con l'allargamento di via Sei Fontane sino all'uscita nella zona Industriale di Castelnuovo del Garda.*	\	La richiesta non è pertinente in quanto l'osservazione si riferisce a opere non oggetto della procedura di VIA.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
447	Sig. Sergio Dalla Mura	Sona	Nessun Protocollo	05/11/2014	DVA-2014-0036722	Osservazioni inerenti agli immobili e terreni censiti al F.25 mapp. 33, 50, 57, 70, 174, 178, 179, 709, 833, 831, 832, 838, 839, 834, 836, 709, 833, 834, 831, 382, 838 […] *La proprietà del sig. Mura si sviluppa tra i CVF di via della Stazione e via Deamicis.* *a) In primo luogo, data la brevissima distanza dell'asse ferroviario in progetto dai fabbricati esistenti, con la realizzazione delle opere progettate, potrebbero verificarsi danni anche di grave entità agli edifici ubicati nella corte Messedaglia ed in particolar modo alla casa di abitazione del Signor Dalla Mura.* *b) In secondo luogo, i sottoscritti comunicano che qualora la nuova linea ferroviaria dovesse comportare l'allargamento verso nord dell'attuale fascia di rispetto della linea ferroviaria "storica" (fascia in cui non sarà possibile alcuna edificabilità) saranno chiesti indennizzi per i deprezzamenti subiti dai terreni di proprietà dell'Azienda Agricola del Signor Dalla Mura Sergio. […]* *Il grave impatto ambientale dato dalla costruzione dei due cavalcaferrovia come progettati in via Stazione e via De Amicis, costituirà deprezzamento del valore di tutti gli immobili di proprietà dell'Azienda, la quale si attiverà per l'ottenimento del congruo indennizzo.*	\	Si fa presente che gli indennizzi relativi alle proprietà interessate saranno effettuati sulla base delle normative vigenti (DPR327/2001 e successive modifiche ed integrazioni); in ogni caso prima della fase esecutiva si terranno incontri con le singole proprietà per approfondire con maggior dettaglio le tematiche interessate.	SI Già previsto
549	Deputata F. Businarolo	Intera tratta	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0036724	*1) L' osservazione riguarda una inadempienza procedurale rispetto alla direttiva comunitaria 2001/42/CE istitutiva della " valutazione ambientale strategica" (VAS), […]* *Con DPR 14 marzo 2001, fu approvato il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, e allegato come documento tecnico al DPR. Il decreto contiene un riferimento specifico alla Valutazione Ambientale Strategica: infatti, nel richiamare lo schema di PGTL, ribadisce che "Nella realizzazione del Piano sarà dato carattere di priorità a quelle opere che abbiano superato positivamente la prevista Valutazione ambientale strategica". [...]*	\	Si segnala che la lettera DVA-2014-0038283 ha annullato la presente lettera di osservazioni. In ogni caso l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA. Si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati	NO
550	Deputata F. Businarolo	Intera tratta	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0036724	*2) Proposta di tracciato alternativo a minore impatto sociale , finanziario e ambientale. […] la proposta di verificare con attenzione (cosa che non sembra essere accaduta in passato) un modello di potenziamento tra Brescia e Verona che abbandoni il By-pass di Brescia , adegui la stazione di Brescia all'effettuazione di rendezvous a Brescia tra treni regionali raccoglitori e distributori cadenzati capaci di convergere, diciamo 5 minuti prima dell'arrivo da ovest e da est dei treni veloci e poter lasciar scambiare i passeggeri tra questi e quelli in maniera che per non più di circa 85 km si debba viaggiare con treni lenti e si possa combinare il servizio degli uni a quello degli altri. [...] Si propone di esaminare un tracciato da conseguire secondo uno schema topologico in grado di tradurre il sistema di 2 linee che giungono a Brescia, separate e parallele (la storica e la nuova proveniente dal tracciato che sta per essere ultimato da Treviglio - Milano) in uno a 3 binari.[...]*	\	Si segnala che la lettera è stata annullata dala successiva lettera DVA-2014-0038283. In ogni caso si ribadisce la controdeduzione all'osservazione T3.	RFI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
PO01	Comune di Poncarale	Poncarale	5998	06/11/2014	DVA-2014-0036725	*0 – Osservazioni generali* *Alla luce della documentazione trasmessa quanto mai obsoleta, non si può non riconsiderare lo scenario insediativo-territoriale, sociale e trasportistico, in quanto quello assunto a riferimento undici anni fa (se non addirittura 23 anni fa, in occasione dello studio di fattibilità e della sua valutazione) è certamente obsoleto. Per questo motivo non pare logico affrontare un investimento di tale portata tenendo buone le risultanze della VIA del 2003. In undici anni anche il panorama nazionale ed internazionale, oltre che coscienza della popolazione rispetto alle esigenze di uno sviluppo rispettoso dell'ambiente, sono molto mutate.* *Si chiede pertanto il rifacimento completo della procedura di VIA sull'intero lotto funzionale.*	\	La presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati.	NO
PO02	Comune di Poncarale	Poncarale	5998	06/11/2014	DVA-2014-0036725	*Le descrizioni delle aree di intervento risultano burocraticamente sommarie e di poca utilità al riconoscimento del caratteri, dei valori e dei disvalori.*	\	Si veda controdeduzione all'osservazione PO01.	NO
PO03	Comune di Poncarale	Poncarale	5998	06/11/2014	DVA-2014-0036725	*Non risulta, perché non viene data una descrizione neppure sommaria, che siano state valutate alternative alle localizzazioni proposte per le varie tipologie di insediamento come risulta previsto dall'art. 27, co. 5, let. d) del Dlgs. 152/2006.*	\	Si veda controdeduzione all'osservazione PO01. Inoltre si precisa che il tema è anche oggetto di richiesta di integrazioni di cui alla lettera del MATTM prot. CTVA-2014-0004376 del 23.12.2014; le integrazioni sono state trasmesse dal Consorzio Cepav due al MATTM in data 06.02.2015.	SI
PO04	Comune di Poncarale	Poncarale	5998	06/11/2014	DVA-2014-0036725	*Non si è tenuto in alcun conto il tema del consumo di suolo che, anche se considerato "temporaneo" e al di là degli indennizzi monetari, costituisce pur sempre un elemento di forte impatto ambientale per la modificazione degli equilibri ecologici, per l'impoverimento del sistema agricolo e per la riduzione di produttività del suolo ripristinato.*	\	La localizzazione delle aree di cantiere per le quali si prevede una occupazione temporanea è il frutto di un'analisi che ha tenuto conto sia delle caratteristiche / sensibilità del territorio, sia delle necessità di adiacenza/accesso alle aree di lavoro e (per quanto concerne il cantiere armamento) di connessione alla linea ferroviaria esistente. A seguito del confronto con gli Enti si provvederà a rivedere ulteriormente il piano di cantierizzazione riconfinando le aree ed in alcuni casi riubicando le aree, compatibilmente con i vincoli tecnici.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
PO05	Comune di Poncarale	Poncarale	5998	06/11/2014	DVA-2014-0036725	*E' sorprendente che il tema dell'impatto paesaggistico venga affrontato semplicemente come occultamento degli elementi distonici e contrastanti come quelli introdotti dalle aree di cantiere. A pag. 21 della Relazione dello Studio di Impatto Ambientale si legge "dove sono previste dune perimetrali realizzate con il terreno di scotico. [...] costituirà, [...] un elemento di attenuazione dell'Impatto paesaggistico, che potrà essere integrato con interventi di inarbustimento a lato delle dune stesse." Tale affermazione sembra non considerare il carattere distintivo del paesaggio agrario attraversato dal tracciato che, almeno fino a Montichiari, è completamente pianeggiante e privo di "dune" che costituiranno una anomalia morfologica e pertanto una evidente intrusione paesaggistica.* *Lo Studio di Impatto Ambientale prende in considerazione quali aree di potenziale criticità paesaggistica situate nella provincia di Brescia solo l'imbocco est galleria Lonato - pk 110. Il sistema Frassino - Baccolto Mincio, dalla pk 122,3 alla pk 125,2. Dimentica però di evidenziare e pertanto di valutare tutta la fascia ai piedi del Monte Netto attraversata dall'Infrastruttura e sede di diverse aree di cantiere. Si ricorda al riguardo che il Monte Netto e Parco Regionale ed è classificato dal PPR fra gli elementi identificativi del paesaggio regionale.*	\	Si fa presente che il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Si osserva inoltre che a seguito di tale delibera dalla fine del 2003 la fascia di territorio interessata dalle opere è stata oggetto di vincolo preordinato all'esproprio. Inoltre per quanto riguarda l'impatto paesaggistico, questo in fase di verifica di ottemperanza è stato oggetto di integrazioni a seguito delle richieste pervenute da MiBACT e MATTM.	SI parziale
PO06	Comune di Poncarale	Poncarale	5998	06/11/2014	DVA-2014-0036725		\	Il profilo altimetrico della linea ferroviaria è il minore possibile tenendo conto dei vincoli territoriali e di progetto (specifici per le infrastrutture ferroviarie ad alta velocità). Le aree occupate da opere relative alla cantierizzazione verranno ripristinate, allo stato originario.	SI Già Previsto
PO07	Comune di Poncarale	Poncarale	5998	06/11/2014	DVA-2014-0036725	*Si rimarca anche l'attenzione al cronoprogramma degli interventi mitigativi e delle opere accessorie alla cantierizzazione, con l'indispensabilità dell'adeguamento delle sedi viarie utilizzate per i cantieri, per evitare l'utilizzo di tracciati alternativi, anche temporaneamente.*	\	In fase di PE si terrà conto dell'osservazione.	SI
PO08	Comune di Poncarale	Poncarale	5998	06/11/2014	DVA-2014-0036725	*Si considera infine imprescindibile prevedere:* *- il ripristino del luoghi e di recupero ambientale a fine cantiere con le garanzie adeguate in termini fidejussori;* *- il ripristino ambientale delle aree dedicate alle piste di cantiere;* *- la realizzazione di adeguate opere mitigative lungo il tratto ferroviario la cui altezza superi di 0,50 ml. il piano di campagna.*	\	Le aree occupate da opere relative alla cantierizzazione verranno ripristinate allo stato originario. L'individuazione delle misure di mitigazione degli impatti ambientali sono state commisurate alla criticità e sensibilità dei punti e delle aree specifiche. (si veda Parte 18 del PD)	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
PO09	Comune di Poncarale	Poncarale	5998	06/11/2014	DVA-2014-0036725	*1 – OSSERVAZIONE* *La viabilità del cantiere Gardesana presenta una palese criticità relativamente alla nuova rotatoria prevista sulla SP45bis. Essa infatti risulta a una distanza di circa 50 m da una rotatoria già esistente che serve per smistare il traffico diretto verso il casello della autostrada A21 (Brescia Sud). La rotatoria già esistente sulla SP45bis funge già da collegamento con la strada che porta alla cascina Malfatto, individuata parzialmente come viabilità di cantiere, e anche con la strada in sinistra idrografica al canale del Naviglio (già utilizzata anch'essa per il cantiere di Centro Padane e individuata come viabilità di cantiere da Cepav Due).* *Si chiede quindi che la rotatoria prevista da progetto venga eliminata dato che e già possibile connettersi alla viabilità esclusiva del cantiere attraverso la rotatoria esistente sulla SP45bis (Figura 1).*	\	L'eliminazione della rotatoria, che ha carattere provvisorio, è accettabile. Si segnala tuttavia che la rotatoria era stata prevista per limitare l'impatto sulla viabilità locale e privilegiare l'utilizzo delle piste di cantiere.	SI
PO10	Comune di Poncarale	Poncarale	5998	06/11/2014	DVA-2014-0036725	*2 – OSSERVAZIONE* *Il progetto della viabilità del cantiere Gardesana presenta un collegamento alla viabilità ordinaria esistente per l'accesso da parte di mezzi d'opera, automezzi e autoveicoli per il personale addetto al cantiere. Questa connessione e prevista attraverso il parziale utilizzo di viabilità già esistenti ed in parte da realizzare.* *Si precisa a tal riguardo che:* *a) un tratto della SP24 che si vuole utilizzare è dismesso da anni e risulta attualmente impraticabile, essendo stato spostata l'intersezione tra la SP24 e la SP45bis più a Sud, mentre nel progetto risulta indicato come tratto di strada che porta al cantiere;* *b) si prevede di utilizzare come strada di comunicazione tra la viabilità principale e il cantiere la strada poderale già utilizzata da Centro Padane all'epoca della realizzazione del raccordo per il casello autostradale. Tale strada e attualmente di proprietà privata e in uso al proprietario e risulta unica via d'accesso alla cascina Francesca. Essendo terminate il cantiere di Centro Padane la stessa ha perso le autorizzazioni di utilizzo della via come strada di cantiere;* *c) viene indicata quale uscita principale di tale strada ponderale la via A. Gallo, strada comunale di collegamento tra il centro abitato e l'area artigianale, che oltrepassa i binari dell'Olmeneta attraverso un passaggio a livello stretto e poco praticabile soprattutto per mezzi pesanti. L'utilizzo di questo sistema stradale risulterebbe quindi difficoltoso oltre che a gravare sul normale traffico comunale.*	\	Anche in considerazione dell'osservazione prcedente si terrà presente in PE la non fruibilità del tratto di SP24 e risistemazione della viabilità a est del SS45bis	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
PO11	Comune di Poncarale	Poncarale	5998	06/11/2014	DVA-2014-0036725	*Per questi motivi si chiede di sfruttare la viabilità di cantiere già utilizzata da Centro Padane (che aveva un cantiere nella stessa posizione del cantiere Gardesana di Cepav Due) (Figura 2). Tale viabilità metterebbe in collegamento l'accesso al cantiere direttamente con l'intersezione tra la SP24 e la SP45bis attraverso un nuovo collegamento tra via A. Gallo e via G. Marconi. Tale collegamento e in via di realizzazione da parte di Centro Padane (Le aree sono state già espropriate ed in via di frazionamento per l'acquisizione da parte del Comune. Il progetto esecutivo e stato già acquisito e approvato dal Comune). Lo stesso inoltre prevede già più di un accesso da strade vicinali già evidenziate sul progetto come vie utilizzabili. E' importante sottolineare che questa soluzione contribuisce ad alleggerire ogni interferenza sulla viabilità comunale.* *Si chiede quindi di rivedere la viabilità di cantiere utilizzando la soluzione sopracitata.*	\	Si recepisce l'osservazione, per quanto tecnicamente possibile, in accordo anche alle osservazioni N. PO09 e PO10.	SI
PO12	Comune di Poncarale	Poncarale	5998	06/11/2014	DVA-2014-0036725	*3 – OSSERVAZIONE* *Per quanto riguarda il cantiere Gardesana di circa 130.000 m2 si esprimono alcune osservazioni relative anche agli impatti ambientali ed in particolare a quelli idraulici.* *Per le aree agricole della Bassa Bresciana e estremamente importante la gestione delle acque attraverso il reticolo idrico minore. Oltre agli aspetti paesaggistici legati alla presenza di rogge e fontanili, vi sono anche aspetti connessi all'agricoltura e all'assetto idrogeologico - visto il ruolo rilevante di rogge e canali quale elemento per lo smaltimento delle acque meteoriche in caso di eventi intensi - che non possono essere trascurati. Si osserva quindi la necessità di verificare la continuità del reticolo minore lungo tutta la linea, affinché venga mantenuta la possibilità di irrigazione di tutte le aree agricole adiacenti alla linea, sia in fase di realizzazione dell'opera che dopo la chiusura del cantiere. In questo modo verrà garantita una maggiore sicurezza sotto il profilo idrogeologico.*	\	E' già prevista la continuità del reticolo minore. In ogni caso maggiori approfondimenti saranno effettuati in fase di PE anche attraverso il confronto con gli Enti di Competenza.	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
PO13	Comune di Poncarale	Poncarale	5998	06/11/2014	DVA-2014-0036725	*Per quanto riguarda il cantiere Gardesana l'ipotesi di tombinatura può creare problemi sotto diversi punti di vista:* *• i corsi d'acqua sono alimentati anche da fontanili la cui chiusura eliminerebbe un'area di interesse ambientale importante;* *• lungo il corso d'acqua prossimo al cantiere Gardesana sono presenti degli antichi ponti di attraversamento in mattoni che verrebbero distrutti, compromettendo il valore archeologico e storico dei luoghi;* *• nell'area del cantiere esiste un pozzo privato utilizzato per l'irrigazione quindi e evidente che l'azienda agricola che lo utilizza deve essere messa in condizione di poter continuare a la sua attività prevedendo la realizzazione di un altro pozzo in un luogo raggiungibile;* *• sono presenti nell'area occupata dal cantiere una serie di fossi di derivazione che servono per l'irrigazione che devono essere mantenuti per garantire l'utilizzo del fondi agricoli senza l'"indennizzo ad incolto".* *Peri motivi sopra descritti si chiede che vengano valutate soluzioni diverse e che vengano salvaguardati gli aspetti naturalistico ambientali e tutti i manufatti esistenti (Figura 3).* *Si ribadisce inoltre che alla fine dell'utilizzo dell'area di cantiere ogni corso d'acqua dovrà essere ripristinato comprese le rive con le specie arboree ora esistenti.*	\	Si premette che il cantiere Gardesana si trova su un'area già utilizzata per precedente cantiere ACP, inoltre è in posizione strategica rispetto alla ferrovia esistente dalla quale è prevista la provenienza dei materiali per l'armamento della linea AV/AC (pietrisco e rotaie), per i quali non esistono mezzi di trasporto alternativi. Per quanto riguarda i corsi d'acqua ed i fossi di derivazione questi saranno adeguatamente salvaguardati. In merito al pozzo saranno presi opportuni accordi con l'azienda agricola che lo utilizza.	SI
PO14	Comune di Poncarale	Poncarale	5998	06/11/2014	DVA-2014-0036725	*4 – OSSERVAZIONE* *Sempre relativamente al cantiere Gardesana, un altro aspetto problematico risulta essere quello delle mitigazioni e della restituzione dei terreni agricoli alle condizioni ante-operam. Si sollevano perplessità sul fatto che lo scotico di 40 cm effettuato nelle aree di cantiere - e poi restituito a fine lavori - sia sufficiente a garantire una produttività agricola paragonabile a quella esistente e analogamente si ritiene critico che lo stoccaggio di materiali e le lavorazioni del cantiere non costituiscano un inquinamento nei confronti del suolo che li ospita.*	\	Le modalità di scotico e di ripristino delle aree che verranno utilizzate temporaneamente come cantieri e/stoccaggi sono ampiamente collaudate nelle altre tratte di opere AV precedentemente realizzate (Milano-Bologna) o in corso di realizzazione (Treviglio-Brescia) ed hanno garantito una funzionalità all'uso agricolo paragonabile a quella precedente l'intervento.	SI
PO15	Comune di Poncarale	Poncarale	5998	06/11/2014	DVA-2014-0036725	*Si chiede pertanto che le aree agricole interessate dal cantiere e dalla relativa viabilità vengano restituite alla comunità con condizioni di produttività agricola paragonabili a quelle ante-operam e che le strade utilizzate per la viabilità di cantiere vengano ri-asfaltate a restituite in condizioni paragonabili a quelle di inizio lavori.*	\	Per le aree di cantiere saranno stabiliti opportuni accordi con i privati prima dell'accesso alle aree stesse. In ogni caso è previsto il ripristino alle condizioni precedenti la costruzione. Per quanto riguarda la viabilità pubblica utilizzata dai mezzi di cantiere, questa sarà ripristinata nei casi in cui la circolazione dei suddetti mezzi ne abbia pregiudicata la funzionalità	si parziale

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
PO16	Comune di Poncarale	Poncarale	5998	06/11/2014	DVA-2014-0036725	*Si chiede inoltre che venga prevista una polizza fideiussoria legata al ripristino.*	\	Le attività di ripristino sono comprese tra quelle garantite nell'ambito del contratto tra RFI ed il GC.	SI Già Previsto
PO17	Comune di Poncarale	Poncarale	5998	06/11/2014	DVA-2014-0036725	*5 – OSSERVAZIONE* *Si evidenzia la potenziale problematicità derivante agli edifici prossimi al viadotto ferroviario per quanto riguarda le vibrazioni prodotte dal passaggio dei convogli ferroviari. Tale problema si manifesta anche nei confronti delle attività produttive nella zona industriale.Non paiono compiutamente analizzati tali impatti ambientali che dovranno obbligatoriamente essere presi in considerazione in sede di VIA, con dimostrazione delle vibrazioni prevedibili e proposta di mitigazioni.*	\	La problematicità delle vibrazioni è riconducibile ai tratti di linea in rilevato ed in galleria. Fortunatamente nei tratti in viadotto, come quello in oggetto, in relazione alle caratteristiche strutturali dei viadotti la propagazione delle vibrazioni è già trascurabile nei pressi dell'opera ferroviaria, così come peraltro confermato dai rilievi condotti presso le infrastrutture ad Alta Velocità attualmente in esercizio.	NO
PO18	Comune di Poncarale	Poncarale	5998	06/11/2014	DVA-2014-0036725	*6 – OSSERVAZIONE* *Si evidenzia la potenziale problematicità derivante agli edifici prossimi al viadotto ferroviario ed alla linea in generale per quanta riguarda l'impatto elettromagnetico prodotto dall'elettrificazione della linea. Non paiono compiutamente analizzati tali impatti ambientali che dovranno obbligatoriamente essere presi in considerazione in sede di VIA, con dimostrazione dei campi magnetici prevedibili e proposta di mitigazioni.* *[…]*	\	Si segnala che da esperienze pregresse il campo elettromagnetico rimane sostanzialmente nell'ambito del sedime di proprietà RFI. Inoltre è prevista una verifica sperimentale nell'ambito del progetto di monitoraggio ambientale.	NO
PO19	Comune di Poncarale	Poncarale	5998	06/11/2014	DVA-2014-0036725	*OPERE COMPENSATIVE RICHIESTE* *Anche alla luce del risparmio dovuto alla ragionevole proposta di eliminare la rotatoria sulla ex SP45bls si chiede che si proceda alla realizzazione del tratto di strada di collegamento tra via G. Marconi e via A. Gallo e alla sua successiva cessione al Comune di Poncarale (proprietario delle medesime aree). Si chiede inoltre che tale intervento venga concluso attraverso il prolungamento della stessa fino a Via XXV Aprile con relativo collegamento a quella esistente in modo da costituire un unico lotto funzionale (Figura 4).*	€ 1.900.000	Il Proponente si rende disponibile a realizzare quanto richiesto. In particolare per realizzare il collegamento da via Marconi a Via XXV Aprile si distinguono tre diversi interventi: 1) Il tratto di pista, su aree di proprietà comunali, da relaizzare ex novo da Via Marconi fino alla viabilità esistente (Via Gallo), di lunghezza 450 m circa, sarà adeguato a fine lavori con le caratteristiche della viabilità esistente; 2) Il tratto di pista che utilizza invece la viabilità esistente sarà rispristinato, come già previsto in progetto, per restituire la viabilità nelle condizioni in cui era prima dei lavori. 3) Infine sarà realizzato il prolungamento da Via Gallo fino a Via XXV Aprile per una lunghezza di circa 1.000 metri.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
555	Dott. Ing. Emanuele Cozzolino	Intera tratta	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0036726	L' osservazione riguarda una inadempienza procedurale rispetto alla direttiva comunitaria 2001/42/CE istitutiva della " valutazione ambientale strategica" (VAS)	\	Osservazione annullata con la successiva lettera DVA-2014-0038510. In ogni caso l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA	NO
556	Dott. Ing. Emanuele Cozzolino	Intera tratta	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0036726	Proposta di tracciato alternativo a minore impatto sociale , finanziario e ambientale.	\	Osservazione annullata con la successiva lettera DVA-2014-0038510. In ogni caso l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
547	On. M. Fantinati e On. A. Spessotto	Intera tratta	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0036739	*1) L' osservazione riguarda una inadempienza procedurale rispetto alla direttiva comunitaria 2001/42/CE istitutiva della " valutazione ambientale strategica" (VAS), […]* *Con DPR 14 marzo 2001, fu approvato il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, e allegato come documento tecnico al DPR. Il decreto contiene un riferimento specifico alla Valutazione Ambientale Strategica: infatti, nel richiamare lo schema di PGTL, ribadisce che "Nella realizzazione del Piano sarà dato carattere di priorità a quelle opere che abbiano superato positivamente la prevista Valutazione ambientale strategica". [...]*	\	Si premette che nella lettera DVA-2014-0038595 l'On. Spessotto scrive "*Con riferimento al progetto definitivo TAV Brescia-Verona di cui in oggetto, con la presente si prega l'Amministrazione di cui in indirizzo di voler considerare ritirate le osservazioni al medesimo progetto, presentate dalla sottoscritta e trasmesse in data 06/11/2014 tramite posta certificata all'indirizzo PEC dgsalvaguardia.ambientale@pec.minambiente.it.*"riferendosi certamente alla nota con Prot.DVA-00_2014-0036677 del MATTM trasmessa dall'Onorevole Spessotto al MATTM il 06/11/14. Non citando altro riferimento se non la data della PEC ed essendo: - le osservazioni della presente lettera (DVA-00_2014-0036739) trasmesse sempre il 06/11/14 dalla stessa Spessotto, anche se a firma congiunta con Fantinati; - esattamente le stesse osservazione della nota DVA-00_2014-0036677; probabilmente l'On. Spessotto intendeva ritirare anche queste osservazioni. In ogni caso si riporta di seguito la controdeduzione alla presente osservazione. Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati	NO
548	On. M. Fantinati e On. A. Spessotto	Intera tratta	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0036739	*2) Proposta di tracciato alternativo a minore impatto sociale , finanziario e ambientale. […] la proposta di verificare con attenzione (cosa che non sembra essere accaduta in passato) un modello di potenziamento tra Brescia e Verona che abbandoni il By-pass di Brescia , adegui la stazione di Brescia all'effettuazione di rendezvous a Brescia tra treni regionali raccoglitori e distributori cadenzati capaci di convergere, diciamo 5 minuti prima dell'arrivo da ovest e da est dei treni veloci e poter lasciar scambiare i passeggeri tra questi e quelli in maniera che per non più di circa 85 km si debba viaggiare con treni lenti e si possa combinare il servizio degli uni a quello degli altri. [...] Si propone di esaminare un tracciato da conseguire secondo uno schema topologico in grado di tradurre il sistema di 2 linee che giungono a Brescia, separate e parallele (la storica e la nuova proveniente dal tracciato che sta per essere ultimato da Treviglio - Milano) in uno a 3 binari.[...]*	\	Si ribadisce la contrededuzione all'osservazione T1.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
SN01	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*[…]* *L'IMPATTO DEL PROGETTO A.V/A.C. SUL TERRITORIO COMUNALE.* *[…]* *Tra queste le attività necessarie per consentire la rilocalizzazione delle attività produttive in essere nello stabilimento industriale ANCAP posto nel territorio di Sona (Verona).* *Inoltre, la delibera CIPE prevede che per l'attuazione degli interventi preliminari si rendono necessarie, tra le altre, delle seguenti prestazioni:* *- esecuzione di indagini geognostiche ed idrogeologiche;* *- redazione del progetto esecutivo degli interventi e del monitoraggio ante operam;* *- acquisizione delle autorizzazioni e di quant'altro necessario per la cantierabilità delle opere e degli impianti connessi;* *- acquisizione di aree interessate dagli interventi e dalle cantierizzazioni;* *- sottoscrizione di accordi bonari con le proprietà delle aziende interferenti con le aree interessate all'intervento ferroviario;* *-acquisizione, qualifica ed allestimento dei cantieri operativi, degli impianti tecnici connessi e siti di cava necessari alla realizzazione degli interventi suddetti.*	La valorizzazione è stata già effettuata in SO14	Si precisa che la delibera CIPE del 2003 di approvazione del Progetto Preliminare prescriveva per l'ANCAP di non deviare la LS ma delocalizzare l'attività produttiva. Le problematiche Ancap sono in corso di esame. Premesso che la rilocalizzazione dell'impianto non è critica sulla funzionalità di Tratta della Linea AV/AC, si provvederà per tempo (a Progetto approvato) a intraprendere accordi con la ditta ANCAP al fine di consentire la rilocalizzazione della stessa. L'importo valorizzato si riferisce alla differenza tra costo totale stimato per la rilocalizzazione ed importo allocato come espropri (valore del corpo di fabbrica) ai sensi dell'art. 38 del DM 327 / 2001. La rilocalizzazione è una procedura di carattere urbanistico che deve essere necessariamente in capo al Comune.	SI
SN02	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*Tra le prescrizioni inserite dal CIPE nel provvedimento di approvazione del progetto preliminare è stato raccomandato al soggetto aggiudicatore di realizzare, in parte come intervento funzionale alla cantierizzazione ed in parte come intervento di compensazione, la variante della ex S.S. 11 nelle caratteristiche geometriche ed estensione descritte nella delibera della Regione Veneto concordando con la Regione Veneto e la Provincia di Verona che la progettazione e l'esecuzione dell'asse viario in oggetto venga attuata a cura della provincia* *stessa dietro contribuzione della TAV. Si richiama tale prescrizione in quanto nel progetto definitivo il completamento della variante della ex S.S. 11 non risulterebbe finanziato né la sua esecuzione risulterebbe funzionale alla cantierizzazione né contestuale all'esecuzione della linea AV/AC.*	\	Il progetto delle nuove tangenziali venete non risulta avere alcuna approvazione, mentre il progetto della linea AV/AC Brescia-Verona è approvato sin dal 2003 con apposizione di vincolo preordinato all'esproprio sulla fascia di 150 m lungo il tracciato; pertanto non è stata considerata la compatibilizzazione con SiTaVe.	NO
SN03	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*Sempre in base alle prescrizioni del CIPE il progetto definitivo dovrebbe contenere la progettazione del recupero delle aree di cantiere e delle relative mitigazioni in relazione a specifiche esigenze territoriali e in accordo con le amministrazioni locali.*	\	Le aree di cantiere saranno restituite allo stato originario.	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
SN04	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*[…]* *Per quanto riguarda la fase esecutiva in base alle prescrizioni del CIPE il progetto definitivo deve contenere le indicazioni atte a garantire l'assenza di contaminazioni nei terreni occupati dai cantieri e, se necessario, la bonifica prima della sistemazione finale.* *Rispetto a tale prescrizione il Comune di Sona intende chiedere, mediante un'osservazione, l'inserimento di meccanismi procedimentali che gli consentano un costante collegamento con il soggetto esecutore al fine di monitorare gli effetti momentanei e definitivi che i lavori e l'opera eserciteranno sia sull'ambiente che sulla collettività.*	\	Laddove si dovessero riscontrare contaminazioni nei terreni occupati è previsto un piano di bonifica secondo la normativa vigente. Inoltre il PD prevede un piano di monitoraggio ambientale ante, in corso e post operam che sarà attuato con il confronto con gli Enti Preposti.	SI Già Previsto
SN05	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*In base alle prescrizioni del CIPE in fase di sviluppo del progetto definitivo, si dovrà procedere ad una serie di misure negli edifici posti in prossimità di elettrodotti (di progetto) per verificare se le radiazioni non siano superiori a quelle di legge. Nella documentazione del progetto definitivo non è chiaro se il controllo dei livelli emessi dall'elettrodotto negli edifici posti in prossimità dello stesso avverrà in fase di sviluppo del progetto definitivo o successivamente.*	\	Nel territorio del Comune di Sona non sono previsti elettrodotti. In ogni caso sulla base dei calcoli teorici effettuati non risultano particolari criticità relative agli edifici posti nelle vicinanze dello stesso. In ogni caso si specifica che è previsto un monitoraggio in fase successiva alla redazione del PD ma comunque ante e post operam.	SI Già Previsto
SN06	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*In base alle prescrizioni del CIPE il soggetto aggiudicatore deve sviluppare il progetto definitivo con particolare attenzione alle interferenze che l'opera potrà avere con il suolo e sottosuolo e con l'assetto idrogeologico locale, in particolare per la presenza di falde e per i possibili problemi connessi al loro drenaggio in corrispondenza di gallerie e trincee.*	\	Sono già previste le opportune cautele sia durante l'esecuzione dei lavori che in fase definitiva al fine di minimizzare gli impatti sulle componenti ambientali citate. Si tenga conto che in ogni caso il PD prevede un piano di monitoraggio ambientale.	SI Già Previsto
SN07	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*La presenza di falde e di possibili problemi connessi al loro drenaggio in corrispondenza di gallerie e trincee possono avere effetti negativi sull'alimentazione delle sorgenti e su eventuali fenomeni di subsidenza.* *Nel territorio del Comune di Sona è presente la galleria naturale di San Giorgio in Salici, di evidente impatto ambientale anche in considerazione della sua lunghezza.* *La relazione generale di tratta, nel descrivere sono presenti delle zone di circolazione idrica sia nei depositi fluvioglaciali che in orizzonti localizzati all'interno delle morene ipotizzando che gli acquiferi più superficiali tendono ad ubicarsi tra il piano campagna e i 7 metri di profondità.* *Poiché si prevede uno scavo che può arrivare in profondità fino a 30 metri, si chiede che venga esaminata la questione in modo più approfondito al fine di evidenziare i possibili rischi per il movimento degli acquiferi, nonché gli effetti dell'opera definitiva sugli stessi. Si chiede, inoltre, di approfondire i possibili effetti delle lavorazioni su potenziali inquinamenti delle falde.*	\	Sono già previste le opportune cautele sia durante l'esecuzione dei lavori che in fase definitiva al fine di minimizzare gli impatti slle componenti ambientali citate. Si tenga conto che in ogni caso il PD prevede un piano di monitoraggio ambientale.	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
SN08	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*In base alle prescrizioni del CIPE le opere di mitigazione ambientale, con particolare riferimento ai tratti in corrispondenza di centri abitati, nuclei abitati sparsi e ricettori sensibili in genere, dovranno essere oggetto di apposito accordo con le relative amministrazioni comunali che definisca anche le procedure di monitoraggio dei principali parametri ambientali interferiti, in modo da permettere il confronto ante-operam/post-operam.*	\	il PD prevede un piano di monitoraggio ambientale, in corso e post-operam.	SI Già Previsto
SN09	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*Sempre in base a tali prescrizioni viene previsto dal CIPE che tutte le opere dovranno essere eseguite con standard qualitativo elevato, derivato dall'analisi di analoghi interventi già realizzati in àmbito europeo. Si chiede di prestare particolare attenzione allo standard qualitativo delle opere di mitigazione ambientale.* *In particolare per il ripristino del terreno agricolo nelle tratte di gallerie artificiali, si chiede che il progetto definitivo preveda la possibilità di un riutilizzo pubblico da parte della collettività.*	\	Gli standard previsti sono analoghi a quelli attuati per altri progetti in ambito europeo. Con riferimento ai terreni agricoli in corrispondenza dell'impronta delle gallerie artificiali si precisa che le aree in corrispondenza del sedime ferroviario non possono essere adibite ad uso pubblico.	NO
SN10	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*In base alle prescrizioni del CIPE nel progetto definitivo dovrebbe essere approfondita l'analisi dei livelli di rumore previsti in corrispondenza dei ricettori interessati delle emissioni della infrastruttura in progetto, con particolare riguardo ai piani alti degli edifici, prevedendo delle simulazioni di approfondimento condotte con e senza mitigazioni, al fine di valutare l'efficacia delle stesse, ed i risultati dovranno essere riferiti a punti rappresentativi della posizione, anche in altezza, dei ricettori.*	\	Per quanto riguarda il rumore, il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) è il risultato dell'applicazione di un modello matematico che sulla base delle caratteristiche della sorgente (emissioni sonore in base alla tipologia di convoglio, al numero dei treni, alla velocità ed alla tipologia dell'opera ferroviaria) e delle caratteristiche del ricettore (altezza degli edifici, destinazione d'uso, distanza dalla linea, presenza di eventuali altri manufatti) finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	SI Già Previsto
SN11	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*Il CIPE ha anche imposto che le opere di mitigazione garantiscano almeno il rispetto dei limiti di rumore previsti dal decreto del Presidente della Repubblica n. 459 del 1998 in corrispondenza di tutti i ricettori e che eventuali ulteriori interventi mitigativi, rispetto a quanto indicato nel progetto preliminare, che risultassero necessari a seguito degli approfondimenti specifici per conseguire la conformità ai limiti di rumore, andranno definiti e dimensionati nel progetto definitivo approfondendo l'analisi del clima acustico generato* *dall'opera in corrispondenza dei ricettori.*	\	Si richiama la controdeduzione per l'osservazione SN10. Inoltre per l'individuazione dei ricettori, si specifica che il censimento degli stessi è stato effettuato in conformità alla normativa vigente. Infatti il DPR 459/98 all'articolo 4 comma 1 prevede: "Per le infrastrutture di nuova realizzazione con velocità di progetto superiore a 200 km/h il proponente l'opera individua i corridoi progettuali che meglio tutelino anche i singoli ricettori e quindi tutti i ricettori presenti all'interno di un corridoio di 250 m per lato, misurati a partire dalla mezzeria del binario esterno e fino la larghezza del corridoio può essere estesa fino a 500 m per lato in presenza di scuole, ospedali, case di cura e case di riposo".	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
SN12	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*Il CIPE ha altresì previsto che per un miglior inserimento paesaggistico dovrà essere valutata la possibilità di utilizzare, per la protezione acustica, elementi naturali in luogo dei pannelli fonoassorbenti con misure di mitigazione da verificare anche mediante la concertazione con gli enti locali interessati nel corso dello sviluppo della progettazione definitiva.*	\	Per la mitigazione del rumore non si ritiene idonea l'adozione di barriere alberate. Infatti tali interventi hanno efficacia solo dopo numerosi anni dalla piantumazione ed inoltre per tutte le specie a foglia caduca limitano l'efficacia per un numero limitato di mesi all'anno. Inoltre per ottenere l'abbattimento di un solo dBA sono necessari fasce di almeno 30 metri di profondità con il conseguente impatto sulle attività agricole. Infine tali fasce verdi spesso devono interrompersi, per mancanza di spazio, proprio nei pressi degli edifici più prossimi alla linea. Efficaci invece sono gli interventi a verde per mitigare l'impatto visivo. Nei circa 250 metri di linea ferroviaria presente nel comune di Torbole, sul lato Sud sono presenti un'area a macchia boscata che interessa un terzo del tracciato, ed una siepe arboreo-arbustiva per ulteriori 50 metri circa. Nessun intervento è previsto a Nord in quanto in stretto affiancamento alla SS11 in costruzione. Gli interventi di mitigazione sono stati compatibilizzati con quelli previsti dalla Società Autostrade Centro Padane SpA. Non è di competenza la programmazione delle attività inerenti altri progetti sul territorio.	NO
SN13	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*La relazione generale di tratta, nel descrivere l'impatto dell'opera in relazione ai rumori evidenzia che i livelli sonori simulati negli scenari post operam e post mitigazione denotano un aumento generalizzato rispetto ai livelli simulati nell'ambito del progetto preliminare.* *Si chiede di esaminare con maggiore puntualità l'analisi dei livelli di rumore previsti in corrispondenza dei ricettori interessati delle emissioni della infrastruttura in progetto, di eseguire una ulteriore verifica di abbattimento dei rumori e/o di mitigazioni dirette o indirette soprattutto in prossimità dei centri abitati e di concordare con il Comune di Sona la tipologia dei materiali da utilizzare per le misure compensative del rumore.* *Si chiede, inoltre, di escludere dal progetto, adeguandolo, la richiesta di deroghe ai sensi della legge n. 447/95 soprattutto laddove si è in presenza di insediamenti abitativi.*	\	L'aggiornamento degli elaborati di progetto conseguente al maggior dettaglio attribuito alla progettazione definitiva rispetto alla preliminare , ha approfondito le elaborazioni del progetto preliminare. Il PD in ogni caso garantisce il rispetto dei limiti rispetto alla componente rumore. Le richieste di deroga saranno limitate alle lavorazioni che non consentono bonifiche tali da rispettare i limiti previsti dallo strumento urbanistico comunale. In ogni caso saranno ridotte al minimo e limitate al periodo diurno escluse le ore di riposo.	SI Già Previsto
SN14	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*Inoltre si osserva che la relazione generale di tratta, nel descrivere la realizzazione della galleria di San Giorgio in Salici, evidenzia la necessità di realizzare un consolidamento mediante sistema di infilaggi metallici e jettiniezione. Si presume pertanto che gli infilaggi avverranno mediante percussione e ciò potrebbe determinare vibrazioni eccessive stante anche la presenza dell'abitato.* *Si chiede di esaminare meglio gli effetti dei lavori di consolidamento e di adottare misure meno impattanti sul circostante.*	\	Si precisa che è previsto un monitoraggio continuo in corso d'opera degli edifici nelle vicinanze dell'opera.	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
SN15	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*N. 1 GALLERIA ARTIFICIALE DI SAN GIORGIO IN SALICI* *Criticità* *La documentazione di progetto della galleria artificiale di San Giorgio risulta carente: non è stato predisposto lo studio di compatibilità idraulica, lo studio di verifica di impatto vibrazionale ed il piano di utilizzo delle terre e rocce di scavo.* *Rif. KM 130+180.210 - 133+573.600* *Proposte e soluzioni* *Si richiede l'integrazione della progettazione con la predisposizione di un adeguato studio dell'impatto ambientale dell'opera ed in particolare con la redazione dello studio di compatibilità idraulica, lo studio delle vibrazioni e l'elaborazione dello specifico piano di utilizzo delle terre e rocce di scavo.*	\	Con riferimento al piano di utilizzo delle terre e rocce di scavo in accordo con l'art.5 del DM161/2012 il piano di utilizzo terre e rocce da scavo è previsto in fase di PD per le sole opere soggette a VIA.	NO
SN16	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*N. 2 SOTTOPASSO SONA - VIA CAMPAGNOLA* *Criticità* *Il sottopasso esistente presenta problemi di accumulo di acque meteoriche, soprattutto in concomitanza con importanti precipitazioni.* *Il rifacimento dovrà tener conto di questa problematica, pertanto si chiede di produrre opportuna documentazione.* *Il progetto prevede la costruzione di una rotatoria a sud della linea ferroviaria, in prossimità del sottopasso, per la movimentazione dei mezzi di cantiere.* *Rif. KM 133+920.000* *Proposte e soluzioni* *a) Il rifacimento dovrà tener conto delle criticità dell'opera esistente. Si richiede l'integrazione della progettazione con la predisposizione di un opportuno studio di compatibilità idraulica e piano di utilizzo delle terre.*	\	Si segnala che il progetto prevede un adeguato sistema di smaltimento delle acque meteoriche raccolte lungo la viabilità. Inoltre è anche previsto un sistema di allarme e telecontrollo in caso di allagamento del sottopasso. Con riferimento al piano di utilizzo delle terre e rocce di scavo in accordo con l'art.5 del DM161/2012 il piano di utilizzo terre e rocce da scavo è previsto in fase di PD per le sole opere soggette a VIA, mentre sarà sviluppato in sede di progettazione esecutiva.	SI Già Previsto
SN17	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*N. 2 SOTTOPASSO SONA - VIA CAMPAGNOLA* *b) Si chiede che a nord dell'opera, venga posto in sicurezza l'attuale incrocio tra via Terminon/Via Campagnola.*	€ 140.000	Tenuto conto di quanto riportato nell'osservazione della Regione Veneto RV114, si provvederà alla realizzazione di una rotatoria.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
SN18	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*N. 2 SOTTOPASSO SONA - VIA CAMPAGNOLA* *c) Si chiede inoltre che a partire dall'intersezione con la strada in direzione di Sona (incrocio Via Valle, Località Piona), venga inserita la realizzazione di una pista ciclopedonale lungo tutto il percorso fino all'incrocio zona sud (oltre la ferrovia) via Montresora/Via Campagnola, dove è prevista la realizzazione di una rotonda.*	€ 810.000	La richiesta si ritiene accoglibile	SI
SN19	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*N. 2 SOTTOPASSO SONA - VIA CAMPAGNOLA* *d) Che il sottopassaggio ferroviario preveda la presenza oltre alla strada carrabile anche una pista ciclo-pedonale.*	€ 500.000	Il sottopasso con pista ciclabile si ritiene fattibile in corrispondenza della linea AC/AV prevedendo l'allargamento dell'opera in progetto al fine di raggiungere le dimensioni sufficienti per ospitare la pista ciclabile. Invece sotto la linea storica si dovrà prevedere un sottopasso ciclopedonale dedicato in affiancamento a quello esistente.	SI
SN20	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*N. 3 SOTTOPASSO SONA - VIA PALAZZO* *Criticità* *Il progetto prevede l'ampliamento del sottopasso esistente che collega Loc. Valle (via Campagnola) nel Comune di Sona con Loc. Brognol nel Comune di Sommacampagna.* *La funzione di collegamento della viabilità esistente è già garantita dal sottopasso di via Campagnola sempre in Località Valle.* *Il sottopasso sembra pertanto incidere inutilmente sui fondi agricoli di questa parte del territorio senza fornire alcun beneficio all'assetto viario.* *Rif. KM 134+443.000* *Proposte e soluzioni* *a) Si chiede di stralciare il sottopasso di via Palazzo dalla opera da realizzare in quanto priva di benefici. Si richiede di estendere il sottopasso esistente, di ridotte dimensioni, mantenendo la ridotta funzione di collegamento esistente a servizio esclusivo delle aree agricole esistente.*	valorizzazione già effettuata in SO16	La richiesta si ritiene fattibile . Si segnala che trattandosi di prolungamenti di strutture esistenti, la viabilità di progetto non potrà chiaramente rispettare i vincoli plano altimetrici normativi e i criteri progettuali adottati per i sottopassi poderali di nuova realizzazione del presente PD.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
SN21	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*N. 3 SOTTOPASSO SONA - VIA PALAZZO* *b) Si richiede che il consistente risparmio economico finanziario venga impiegato per potenziamento della trafficata S.P. 26 Morenica con la realizzazione della rotatoria in corrispondenza dell'incrocio con via Morsara e via Stazione a Sona, l'implementazione con una pista ciclabile e una alberatura ai lati su tutto il tratto ricadente nel nostro territorio e la realizzazione di due attraversamenti ciclo-pedonali, il primo posto sulla nuova rotonda sopra descritta e il secondo alla successiva rotonda, già esistente, di località Olmo (direttrice principale comunale che collega il capoluogo Sona con il paese più popoloso Lugagnano).*	€ 1.450.000	SI ritiene fattibile la pista ciclabile per una lunghezza di circa 2 km a nord del sottopasso sulla linea storica, con alberatura ai lati. Si ritiene altresì accoglibile la realizzazione della rotatoria tra Via Stazione e Via Morsara.	SI
SN22	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*N. 3 SOTTOPASSO SONA - VIA PALAZZO* *c) Anche per il prolungamento di questo sottopasso dovrà essere prodotto opportuno studio di compatibilità idraulica e piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo.*	\	La compatibilità idraulica prevede adeguato sistema di smaltimento delle acque meteoriche raccolte lungo la viabilità. Inoltre è anche previsto un sistema di allarme e telecontrollo in caso di allagamento del sottopasso. Con riferimento al piano di utilizzo delle terre e rocce di scavo in accordo con l'art.5 del DM161/2012 il piano di utilizzo terre e rocci da scavo è previsto in fase di PD per le sole opere soggette a VIA, mentre sarà sviluppato in sede di progettazione esecutiva.	SI Già Previsto
SN23	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*N. 4 SOTTOPASSO S.P. 26 - VIA MORENICA* *Criticità* *La S.P. 26 Morenica è attualmente gravata da consistente traffico veicolare che collega il casello autostradale (A4) di Sommacampagna con le zone commerciali-produttive di Sona e Bussolengo.* *Il flusso veicolare subirà un incremento durante l'esecuzione delle opere per la rilevante presenza del cantiere base (di mq. 63.000 circa) in via Molinara a confine con il Comune di Bussolengo.* *La documentazione di progetto del sottopasso risulta carente: non è stato predisposto lo studio di compatibilità idraulica nè il piano di utilizzo delle terre e rocce di scavo Rif. KM 136+079.061* *Proposte e soluzioni* *a) Al fine di garantire la sostenibilità della fase di cantierizzazione, si richiede di garantire la viabilità intra-comunale facilitando le immissioni e potenziando della S.P. 26 Morenica e gli attraversamenti ovest-est della stessa, mediante la realizzazione di una rotatoria in corrispondenza dell'uscita di via Morsara e via Stazione a Sona prevista nella pianificazione vigente (vedi proposta osservazione n. 3).*	La valorizzazione è stata già effettuata in SN21	Vedasi controdeduzione SN21	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
SN24	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*N. 4 SOTTOPASSO S.P. 26 - VIA MORENICA* *b) L'attraversamento in sottopasso dovrà altresì garantire il transito cicloturistico e pedonale con una pista a lato del sedime o attraverso autonomo sottopasso.*	La valorizzazione è stata già effettuata in SO18	Per quanto riguarda la richiesta di allargamento del sottopasso esistente sotto la linea ferroviaria storica la sezione attuale è sufficiente per una strada di categoria C2 ma non sufficiente ad ospitare anche la pista ciclabile per la quale occorrerà predisporre un sottopasso a spinta ad hoc delle dimensioni 3mx3m. Inoltre si dovrà prevedere l'allargamento del sottopasso AV SL93 per ospitare la pista ciclabile in circolazione protetta.	SI
SN25	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*N. 4 SOTTOPASSO S.P. 26 - VIA MORENICA* *c) Si richiede l'integrazione della progettazione con la predisposizione di un opportuno studio di compatibilità idraulica e piano di utilizzo delle terre.*	\	La compatibilità idraulica prevede adeguato sistema di smaltimento delle acque meteoriche raccolte lungo la viabilità. Inoltre è anche previsto un sistema di allarme e telecontrollo in caso di allagamento del sottopasso. Con riferimento al piano di utilizzo delle terre e rocce di scavo in accordo con l'art.5 del DM161/2012 il piano di utilizzo terre e rocce da scavo è previsto in fase di PD per le sole opere soggette a VIA, mentre sarà sviluppato in sede di progettazione esecutiva.	SI Già Previsto
SN26	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*N. 5 SOTTOPASSO SONA-SOMMACAMPAGNA – VIA MINCIO* *Criticità* *La documentazione di progetto del sottopasso risulta carente: non è stato predisposto lo studio di compatibilità idraulica nè il piano di utilizzo delle terre e rocce di scavo. L'allargamento del sottopasso facilita la viabilità intercomunale (Sona- Sommacampagna) favorendo l'accesso, attraverso via Mincio e via Festara, alla Zona Artigianale Industriale denominata "Festara", dove è presente il Centro Commerciale "La Grande Mela".* *La ridotta portata dell'attuale sottopasso, tuttavia, permette di ridurre il passaggio di mezzi pesanti preservando la zona agricola che è utilizzata frequentemente come percorso ciclopedonale.* *Rif. KM 136+079.061* *Proposte e soluzioni* *a) Si richiede l'integrazione della progettazione con la predisposizione di un opportuno studio di compatibilità idraulica e piano di utilizzo delle terre.*	\	La compatibilità idraulica prevede adeguato sistema di smaltimento delle acque meteoriche raccolte lungo la viabilità. Inoltre è anche previsto un sistema di allarme e telecontrollo in caso di allagamento del sottopasso. Con riferimento al piano di utilizzo delle terre e rocce di scavo in accordo con l'art.5 del DM161/2012 il piano di utilizzo terre e rocce da scavo è previsto in fase di PD per le sole opere soggette a VIA, mentre sarà sviluppato in sede di progettazione esecutiva.	SI Già Previsto
SN27	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*N. 5 SOTTOPASSO SONA-SOMMACAMPAGNA – VIA MINCIO* *b) Si richiede che il nuovo sottopasso, che con l'allargamento implica un aumento di traffico di mezzi pesanti, preveda la costruzione di un parallelo percorso ciclo-pedonale per garantire la vocazione esistente e consentire il collegamento con la realizzanda pista ciclabile di via Molinara Nuova, via Bellona.* Cfr. Allegato osservazione n. 5.1; Allegato osservazione n. 5.2.	€ 670.000	L'allargamento del sottopasso è già compreso nella controdeduzione SO57 di Sommacampagna. La pista ciclopedonale richiesta si ritiene fattibile e si svilupperà a nord del sottopasso per una lunghezza di circa 900 m	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
SN28	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*N. 6 CAVALCAFERROVIA DI VIA RAMPA* *Criticità* *L'infrastruttura di progetto si inserisce nel piano di riorganizzazione dell'assetto viario del territorio intercomunale (Sona – Sommacampagna) collaterale alla costruzione del nuovo tracciato ferroviario.* *In tal senso, è chiaramente necessario preservare il collegamento tra le frazioni di Lugagnano e Caselle, tuttavia l'opera non realizza l'obiettivo di decongestionare il traffico esistente e di ridurre il transito dal centro dell'abitato.* *Al contrario, posta l'inesistenza di infrastrutture di bypass del centro di Lugagnano, la realizzazione di questa struttura comporterebbe un ulteriore appesantimento del traffico in entrata (sud verso nord) non smaltibile dalla viabilità comunale. Si realizzerebbe cioè un c.d. "collo di bottiglia" a detrimento della zona residenziale di Lugagnano.* *L'opera ha inoltre un forte impatto visivo per l'altezza e la prossimità all'edificato (prevista un'altezza di oltre 20 metri).* *Rif. KM 139+931.290* *Proposte e soluzioni* *Si ritiene che l'opera non debba essere realizzata ed al fine di mantenere la funzionalità viaria esistente si propone di mantenere l'attraversamento in sottopasso attraverso una modifica/prolungamento dell'opera esistente, abbassando, se necessario, l'attuale profondità del passaggio carrabile. Si suggerisce inoltre di allargare la strada ponendo ai lati passaggi ciclopedonali, utili per il collegamento dei due centri abitati Lugagnano- Caselle.* *In caso di mancato accoglimento dell'osservazione, si richiede che vengano prescritti interventi di mitigazione del forte impatto dell'opera in rilevato con realizzazione di barriere di mitigazione artificiali e cordoni ambientali ad alto fusto su ambedue i lati est ovest del viadotto.* Cfr. Allegato osservazione n. 6.1; Allegato osservazione n. 6.2.	\	Si rimanda all'osservazione SO22 di Sommacampagna	NO
SN29	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*N. 7 CAVALCAFERROVIA DI VIA DE AMICIS* *Criticità* *L'infrastruttura di progetto si inserisce nel piano di riorganizzazione dell'assetto viario del territorio intercomunale (Sona – Sommacampagna).* *Allo stato attuale, in quest'area, non esiste un collegamento tra i due Comuni e l'opera non risponde ad un reale bisogno viabilistico.* *La pianificazione comunale, infatti, non prevede più il collegamento di Via De Amicis con la c.d. "tangenziale nord" di via Sacharov.* *In tal senso, il nuovo collegamento consentirebbe il deflusso del traffico da sud verso nord, cioè da Caselle verso Lugagnano, che si arresterebbe però su via De Amicis. L'opera comporterebbe perciò un aggravio della viabilità principale della frazione di Lugagnano. Rif. KM 139+931.290* *Proposte e soluzioni* *a) Si richiede di non realizzare il cavalca ferrovia (opzione zero).* *b) La viabilità di collegamento intercomunale può egualmente essere garantita con il mantenimento ed il consolidamento della strada di cantiere a sud della linea ferroviaria nel territorio di Sommacampagna. Tale strada, che corre parallela alla linea ferroviaria, costituirebbe il naturale collegamento tra la S.P. 26 Morenica – via Mincio – loc. Rampa – loc. Cason, creando un sistema di bypass a nord dell'abitato di Caselle ed a sud di Lugagnano. Si ritiene che tale strada, con una carreggiata di progetto larga circa 7 mt, consentirebbe di deviare il flusso di traffico verso i centri commerciali e produttivi a nord da via Mincio e dalla S.P. 26 Morenica decongestionando gli abitati.* *c) Si richiede che vengano prescritti interventi di mitigazione del forte impatto dell'opera in rilevato con realizzazione di barriere di mitigazione.* Cfr. Allegato osservazione n. 7.	-€ 4.110.000	a) Il cavalcavia di Via De Amicis potrà essere eliminato anche alla luce della prescrizione n.18 della Regione Veneto (RV029). La valorizzazione indicata si riferisce solo a questa voce (eliminazione cavalcaferrovia e conseguente riduzione di aree da espropriare). b) per quanto riguarda la cessione/adeguamento della strada di cantiere posta a Sud della linea ferroviaria si rimanda ai punti SO01, SO07, SO15 e RV030. c) infine per quanto concerne le mitigazioni acustiche queste sono realizzate in relazione agli esiti degli studi sul rumore che tenngono conto del previsto traffico ferroviario e dei ricettori interessati dall'opera.	SI parziale

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
SN30	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*N. 8 ANCAP S.P.A.* *Criticità* *Il tracciato della nuova linea si sovrappone all'insediamento produttivo Ancap, che si occupa di manifatture in ceramica, determinando la sua prossima dismissione e la necessità di una delocalizzazione. Rif. KM 139+931.290* *Proposte e soluzioni* *In ossequio alla delibera CIPE 120/2003, l'azienda dovrà essere delocalizzata dal tracciato di progetto con anticipo rispetto all'esecuzione dei lavori.* *In tale prospettiva, il Comune di Sona prevede di mantenere la produzione all'interno del proprio territorio, consentendo la ricostruzione dell'impianto (art. 27, terzultimo comma, L.R. 61/1985), entro un raggio di 5 km.* *Allo stato attuale, pertanto, è in corso la valutazione della soluzione più idonea in una delle zone produttive limitrofe.* *Tale operazione potrà altresì realizzarsi attraverso gli istituti della compensazione urbanistica e del credito edilizio, previsto nel P.A.T. adottato, anche mediante la stipulazione di un accordo di programma tra Ferrovie, Comune e proprietà che regoli il dimensionamento, le compensazioni economiche, gli standard urbanistici e le infrastrutture.* *In tal senso il nuovo insediamento e la linea di produzione dovranno essere previsti prima della dismissione delle sede esistente.* *Il Comune di Sona manifesta perciò sin d'ora la volontà di facilitare l'adempimento della specifica prescrizione di cui alla delibera CIPE n. 120/2003.*	\	Vedi osservazione SN01.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
SN31	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*N. 9* *GALLERIA ARTIFICIALE IC VR MERCI – VIA DE AMICIS – ABITATO* *CORTE MESSEDAGLIA* *Criticità* *Nell'ultimo tratto della linea in progetto, in prossimità del nodo di Verona, i due binari merci si diramano verso nord e dopo aver sottopassato la linea AC e la linea esistente si dovrebbero inserire nello scalo merci di Verona.* *Dalla prima tavola di progetto del nodo di Verona, situato extra tratta, si evince tuttavia che le linee merci non si inseriscono nello scalo merci bensì proseguono in linea retta parallele sino all'intersezione con la linea proveniente dal Brennero.* *Non v'è dunque una valida ragione per progettare l'interconnessione a nord dove, contrariamente a quanto avviene a sud, è situato un centro abitato con una corte storica di pregio. Si tratta della corte Messedaglia che risale alla seconda metà del XV secolo. Ha la struttura di una casa padronale con gli annessi rustici e una chiesetta. Di questo antico edificio rimane oggi la loggia, che presenta ancora resti degli affreschi originari del Seicento e le decorazioni sulle travi del Cinquecento. Altro edificio antico è la chiesetta costruita nel XVIII secolo e dedicata a Santa Maria in Carmine. Tutti gli edifici storici di questa corte non presentano fondamenta.* *La linea merci risulta progettata in parte in galleria, con una parte fuori terra di oltre un 1 metro. Nella parte finale la linea risulta scorrere in trincea, ovvero senza la copertura. Rif. KM 138+583 - 140 +779.60* *Proposte e soluzioni* *a) Si richiede che l'interconnessione di Verona merci venga riprogettata prevedendo il sottopasso delle linee a sud del tracciato esistente, sul territorio del Comune di Sommacampagna, in zona agricola limitatamente antropizzata e priva degli elementi di criticità esistenti invece a nord, con presenza abitativa e strutture storiche di pregio.*	\	A cura RFI	RFI
SN32	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*b) Il forte impatto ambientale delle opere di progetto sull'area (linea AC/AV, cavalca ferrovia, interconnessione merci) implica l'adozione di importanti misure di contenimento e mitigazione dei fattori inquinanti. Si richiede in particolare di adottare misure per il contenimento delle vibrazioni del passaggio in galleria e la copertura della linea merci in trincea per tutta la lunghezza sul territorio comunale (sino al confine con Verona).*	\	Il progetto contiene una analisi delle vibrazioni indotte dal transito ferroviario con l'identificazione degli edifici critici per i quali potrebbe rendersi necessaria l'adozione del sistema di mitigazione già definito. Poiché però l'analisi della propagazione delle vibrazioni dipende da numerosi fattori specifici e che in parte cambiano da punto a punto del territorio attraversato (come caratteristiche del manufatto su cui transita il convoglio, caratteristiche del sottosuolo, caratteristiche delle fondazioni e della struttura dell'edificio) la soluzione che si prevede di adottare (già sperimentata con successo su altre linee ferroviarie) è quella di effettuare puntuali misure in occasione dei primi transiti ferroviari (preesercizio) al fine di identificare quali ricettori effettivamente siano da mitigare e fornire i necessari elementi per il dimensionamento dei setti antivibranti. Ulteriori misure di vibrazioni sono effettuate dopo l'esecuzione dell'intervento di mitigazione al fine di verificarne l'efficacia.	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
SN33	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*c) In considerazione della vocazione ciclopedonale della zona, attualmente non collegata con la viabilità esterna al Comune di Sona, si richiede come misura compensativa la costruzione delle opere necessarie (pista ciclabile, illuminazione e parapetto) per la messa in sicurezza di un percorso ciclabile alternativo, in parte già pianificato a livello comunale.* Allegato osservazione n. 9.1; Allegato osservazione n. 9.2; Allegato osservazione n. 9.3; Allegato osservazione n. 9.4; Allegato osservazione n. 9.5; Allegato osservazione n. 9.6.	\	L'osservazione non è ben definita pertanto non valutabile dal punto di vista tecnico ed economico.	NO
SN34	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*N. 10 AREE TECNICHE ED AREE DI STOCCAGGIO* *Criticità* *Si evidenziano delle incongruenze negli elaborati progettuali della cantierizzazione: sono previste aree tecniche (individuate con retinatura quadrettata gialla) e aree stoccaggio (individuate con retinatura quadrettata viola) insistenti su aree/mappali non individuati nel piano particellare di esproprio o di occupazione.* *Tra queste aree vi è anche l'area di stoccaggio già destinata dal Comune di Sona a nuovo centro di raccolta di rifiuti urbani in località Terminon (L.7.S.T.1 di 8.143 mq.). Tale area è già stata individuata nel P.A.T. adottato come "destinata alla realizzazione di programmi complessi attuabili attraverso Accordo di Programma ai sensi dell'art. 32 della L.R. 35/2001 (D.G.C. n. 150/2012)", inoltre per tale area è già stato approvato uno Studio di Fattibilità come centro raccolta rifiuti con delibera di G.C. n. 96 del 13.06.2014.* *L'occupazione temporanea di tali aree determinerà inevitabilmente la dismissione del nuovo centro raccolta rifiuti.* *Rif. KM 139+931.290* *Proposte e soluzioni* *a) Si richiede che vengano chiarite le incongruenze di progetto con l'individuazione puntuale, nel piano particellare di esproprio e/o di occupazione, di tutti mappali sui quali insistono le aree tecniche e di stoccaggio.*	\	In fase di progettazione esecutiva si valuterà la possibilità di rivedere l'estensione dell'area e/o la sua ubicazione.	SI
SN35	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*b) Si intende confermare l'interesse per la realizzazione del nuovo centro di raccolta di rifiuti urbani, anche in considerazione del fatto che il progetto è assegnatario di cofinanziamento Regionale (Deliberazione Giunta Regionale n. 4162 del 29.12.2009) subordinato all'attuazione dell'intervento entro giugno 2015, pena la revoca del contributo stesso. Considerato l'interesse pubblico sotteso al servizio di raccolta rifiuti, si richiede che venga confermata la realizzazione in tale sito o prevista la ricollocazione del centro ecologico urbano in altra area adeguata.* Cfr. Allegato osservazione n. 10.1; Allegato osservazione n. 10.2.	\	In sede di progettazione esecutiva si provvederà a valutare la diversa collocazione dell'area di stoccaggio interferente, sempre in zona limitrofa all'opera.	SI Condizionato

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
SN36	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*N. 11 STRADE DI CANTIERE E CANTIERIZZAZIONE* *Criticità* *Il territorio comunale è interessato da una fittissima rete di strade di cantiere formata sia da strade esistenti che da tracciati realizzata appositamente al servizio dell'opera.* *Su tale rete è previsto, per tutta la durata dei lavori, un passaggio continuo di mezzi pesanti anche all'interno dei centri abitati (S. Giorgio in Salici). Ciò comporta evidenti criticità dal punto di vista dell'impatto ambientale e viabilistico.* *Si evidenziano delle incongruenze negli elaborati progettuali della cantierizzazione: sono previste strade di cantiere in contrasto con gli elaborati progettuali.* *Si prevede una strada di cantiere in via De Amicis con il transitato dei mezzi pesanti sulla via principale che collega Sona con Verona e attraverso una zona residenziale. Tale strada presenta anche un'incongruenza di progetto poiché il progetto prevede la sovrapposizione all'abitato senza prevederne la demolizione* *Proposte e soluzioni* *a) Si richiede che le strade di cantiere vengano collocate il più possibile lungo i confini tra le proprietà evitando di dividere colture e creare appezzamenti interclusi.*	\	Nell'ambito della progettazione esecutiva quanto richiesto verrà tenuto in considerazione per quanto possibile.	SI
SN37	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*b) Si chiede che venga eliminato o comunque limitato il più possibile il passaggio attraverso i centri abitati. È presente infatti su alcune tavole il passaggio nei centri abitati di San Giorgio in Salici e Lugagnano, in centro storico con strade a senso unico, talvolta affiancate da pista ciclabile, e con viabilità problematica per i mezzi pesanti.*	\	Nell'ambito della progettazione esecutiva quanto richiesto verrà tenuto in considerazione per quanto possibile.	SI
SN38	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*c) In particolare si propone che a San Giorgio in Salici, venga adottata come viabilità alternativa di cantiere una nuova strada da affiancare al lato nord dell'Autostrada Milano-Venezia, da via Segradi fino a congiungersi con via Calvisana.*	\	La richiesta comporta la realizzazione di un tratto consistente di pista; nell'ambito del PE verranno effettuate le opportune valutazioni.	SI Condizionato
SN39	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*d) La strada di cantiere prevista in via Grola deve essere traslata a sud lungo l'autostrada per poi proseguire sull'esistente via Calvisana evitando in questo modo di arrecare disagio all'abitato di via Grola e alle colture della zona.*	\	Premesso che qualora non sia possibile il collegamento di cui al punto c) l'abbandono dell'utilizzo di via Grola comporterà un aggravio di circolazione sulla viabilità esistente, la richiesta verrà valutata in fase di progettazione esecutiva.	SI Condizionato

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
SN40	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*e) Si richiede che, in ragione delle progettate opere di allargamento del sottopasso dell'autostrada A22 in direzione Verona (progettualità extra tratta) venga prevista una strada di cantiere alternativa sulla già esistente strada vicinale che, in circa 400 metri, permette di raggiungere la strada di cantiere posta a sud della tratta che da via Belvedere si dirige verso Verona transitando da Loc. Cason. Con tale soluzione si ridurrebbe notevolmente l'impatto di cantiere su Lugagnano e verrebbe notevolmente ridotta anche la spesa per le occupazioni/espropriazioni dovute all'allargamento di via De Amicis. Qualora l'osservazione non venga accolta, si chiede che venga utilizzata come viabilità di cantiere solamente via E. De Amicis, limitando il passaggio sul centro abitato di Lugagnano, e prevedendo l'allargamento della strada di cantiere verso le aree agricole preservando le abitazioni esistenti*	\	Nell'ambito della progettazione esecutiva quanto richiesto verrà tenuto in considerazione per quanto possibile.	SI
SN41	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*f) Si richiede che la rotonda di ingresso e le aree occupate della strada di cantiere in via De Amicis, dopo il termine dei lavori, vengano alcune trasformate in piste ciclo/pedonali e altre cedute al Comune per una riqualificazione con destinazione dell'area a servizi.* Cfr. Allegato osservazione n. 11.1; Allegato osservazione n. 11.2; Allegato osservazione n. 11.3; Allegato osservazione n. 11.4; Allegato osservazione n. 11.5.	\	La cessione della viabilità di cantiere, nelle condizioni in cui si troverà a fine lavori, è possibile ma l'acquisizione del titolo di esproprio dovrà essere a carico dell'Amministrazione. Vedi anche osservazione SN76.	SI
SN42	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*N. 12 NUOVO POLO SCOLASTICO DI LUGAGNANO* *Criticità* *Con deliberazione di Giunta Comunale n. 145 del 05.09.2014 l'Amministrazione ha individuato l'ubicazione del nuovo polo scolastico della frazione di Lugagnano confermata con D.G.C. n. 171 del 28.10.2014, in adiacenza all'attuale scuola media e asilo nido.* *Proposte e soluzioni* *In considerazione del fatto che l'intero asilo nido ricade all'interno della fascia di rispetto di 500 mt. prevista nella tavola delle mitigazioni rumore e che l'intero nuovo polo scolastico ricadrà all'interno di essa, si richiede che siano previste idonee opere di mitigazione dell'impatto acustico.* *In alternativa, dovrà essere prevista la ri-localizzazione dell'opera a carico dell'ente espropriante.* Cfr. Allegato osservazione n. 12.1; Allegato osservazione n. 12.2.	\	Premesso che è già presente una barriera antirumore nella zona, verrà valutata la sua idoneità in relazione al previsto polo scolastico segnalato.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
SN43	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*N. 13 SOTTOPASSI MINORI SU STRADE VICINALI - RURALI* *Criticità* *Sul territorio comunale di Sona sono presenti alcuni sottopassi minori che garantiscono l'attraversamento dell'attuale linea ferroviaria in zone agricole, evitando così l'interclusione dei fondi.* *In alcuni casi, il progetto non prevede la conferma dei sottopassi esistenti.* *Si tratta in particolare del:* *- sottopasso al Km 136+500 di collegamento tra le Loc. Sellara in Sona e Colombarola in Sommacampagna;* *- sottopasso al Km 136+750 in prossimità della Loc. Lantiera;* *L'eliminazione di questi collegamenti determina una rilevante interferenza nell'utilizzazione delle aree agricole coltivate a nord e sud della linea ferroviaria, costringendo residenti ed agricoltori della zona a lunghi spostamenti per raggiungere i luoghi di abitazione e di lavoro* *Proposte e soluzioni* *Si chiede il mantenimento dei collegamenti esistenti, prevedendo opportuno prolungamento sotto la nuova linea in progetto ed un adeguato innesto viario sulla futura strada derivante dal mantenimento della strada di cantiere a sud della linea ferroviaria.* Allegato osservazione n. 13.1; Allegato osservazione n. 13.2; Allegato osservazione n. 13.3; Allegato osservazione n. 13.4.	Per la valorizzazione si veda SO19	Si rimanda alla controdeduzione al punto SO19 relativa al comune di Sommacampagna.	SI
SN44	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*[...]* *- sottopasso al km 138+800 circa, in via Betlemme;* *[...]* *L'eliminazione di questi collegamenti determina una rilevante interferenza nell'utilizzazione delle aree agricole coltivate a nord e sud della linea ferroviaria, costringendo residenti ed agricoltori della zona a lunghi spostamenti per raggiungere i luoghi di abitazione e di lavoro* *Proposte e soluzioni* *Si chiede il mantenimento dei collegamenti esistenti, prevedendo opportuno prolungamento sotto la nuova linea in progetto e un adeguato innesto viario sulla futura strada derivante dal mantenimento della strada di cantiere a sud della linea ferroviaria.* Allegato osservazione n. 13.1; Allegato osservazione n. 13.2; Allegato osservazione n. 13.3; Allegato osservazione n. 13.4.	Per la valorizzazione si veda SO05 e SO21	Si rimanda alle controdeduzioni ai punti SO05 e SO21 relative al comune di Sommacampagna.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
SN45	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*[...]* *- sottopasso al Km 140 circa, in Via Messedaglia.* *L'eliminazione di questi collegamenti determina una rilevante interferenza nell'utilizzazione delle aree agricole coltivate a nord e sud della linea ferroviaria, costringendo residenti ed agricoltori della zona a lunghi spostamenti per raggiungere i luoghi di abitazione e di lavoro* *Proposte e soluzioni* *Si chiede il mantenimento dei collegamenti esistenti, prevedendo opportuno prolungamento sotto la nuova linea in progetto e un adeguato innesto viario sulla futura strada derivante dal mantenimento della strada di cantiere a sud della linea ferroviaria.* Allegato osservazione n. 13.1; Allegato osservazione n. 13.2; Allegato osservazione n. 13.3; Allegato osservazione n. 13.4.	\	La richiesta del Comune non si ritiene accoglibile in quanto, permanendo il cavalcavia di Via Rampa, l'attraversamento Nord - Sud nell'area è sufficientemente garantito.	NO
SN46	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*N. 14 BARRIERE DI MITIGAZIONE AMBIENTALE* *Criticità* *Nel rispetto delle distanze dal tracciato ferroviario esistente, sono presenti sul territorio comunale numerose formazioni vegetali che contengono e riducono l'impatto visivo ed acustico della linea ferroviaria.* *Tali zone verdi rischiano di essere danneggiate o eliminate dall'insediamento delle aree di cantiere.* *Proposte e soluzioni* *Si richiede specifica tutela delle formazioni vegetali arboree ed arbustive esistenti* *Qualora danneggiate o sradicate, in sede di realizzazione dei lavori, dovranno essere ripiantumate, anche in aree limitrofe, nello stesso numero e della medesima tipologia.* *In tal senso, si richiede il rispetto delle prescrizioni dettate dagli Strumenti Urbanistici vigenti comunali, provinciali e regionali.*	\	Le piante eventualmente danneggiate saranno rimesse a dimora.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
SN47	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*N. 15 VIABILITA'* *Criticità* *La cantierizzazione interessa numerose strade comunali esistenti che, tuttavia, presentano uno stato di fatto inadeguato per il transito di mezzi pesanti.* *In prossimità della ditta Ancap, nel territorio di Sommacampagna, la strada comunale di prosecuzione di via Val di Sona e Via Libia fino a congiungersi alla S.P. 26 Morenica viene soppressa con la strada di cantiere provvisoria. Dagli elaborati progettuali non risulta nemmeno il ripristino della viabilità al termine dei lavori.* *Proposte e soluzioni* *a) Le strade comunali che saranno utilizzate come viabilità di cantiere dovranno essere compatibili con il D.M. 05.11.2001. Qualora necessario dovranno essere ampliate le carreggiate fino a mt. 7,00 complessivi con successiva cessione al Comune dell'ampliamento, tali strade dovranno essere mantenute sempre in buone condizioni.*	\	Il progetto definitivo prevede il risezionamento delle strade ove ritenuto necessario. In sede di PE potranno essere effettuati degli approfondimenti secondo i tipologici di PD. La cessione della viabilità di cantiere, nelle condizioni in cui si troverà a fine lavori, è possibile ma l'acquisizione del titolo di esproprio dovrà essere a carico dell'Amministrazione.	SI Condizionato
SN48	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*b) Si chiede che la strada di cantiere provvisoria, immediatamente a sud della ditta Ancap , venga mantenuta anche al termine dei lavori in modo da garantire il collegamento della zona Valle di Sona e San Giorgio in Salici con la S.P. 26 Morenica così com'è attualmente.*	Per la valorizzazione si veda SO15	Si rimanda alla controdeduzione al punto SO15 relativa al comune di Sommacampagna.	SI
SN49	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*N. 16 FIUME TIONE* *Criticità* *In prossimità del fiume Tione è previsto un viadotto.* *La progettazione sembra non tenere conto della ricchezza naturalistica dell'area, sulla quale dovrebbe sorgere il Parco del Tione.* *Proposte e soluzioni* *Il viadotto in corrispondenza del fiume Tione dovrà essere previsto di ampiezza tale da consentire il passaggio di un percorso ciclo-pedonale di larghezza minima di mt. 2,50 e dovrà essere realizzato rispettando i caratteri naturalistici del sito.* Cfr. Allegato osservazione n. 16.	\	Il viadotto è di lunghezza pari a 122 m consente il passaggio di una pista ciclopedonale.	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
SN50	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*N. 17 PIANO DI UTILIZZO DELLE TERRE E DELLE ROCCE DI SCAVO* *Criticità* *La documentazione progettuale risulta carente di un piano sull'utilizzo delle terre e le rocce di scavo necessarie per la costruzione dell'opera principale ma anche delle infrastrutture correlate e di cantiere.* *Proposte e soluzioni* *Per tutto il tratto di competenza del territorio del Comune di Sona, si richiede che venga prodotto un dettagliato di piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo, ai sensi Deliberazione della Giunta Regionale n. 1773 del 28.08.2012 e D.M. n. 161 del 10.08.2012 e s.m.i., per regolamentare le attività di scavi, sbancamenti e riporti.* Cfr. Allegato osservazione n. 17.	\	Il PUT sarà emesso in sede di Progettazione Esecutiva.	SI Già Previsto
SN51	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*N. 18 FASE ESECUTIVA DEI LAVORI - MITIGAZIONI* *Criticità* *Il territorio comunale è interessato da una fittissima rete di strade di cantiere formata sia da strade esistenti che da tracciati realizzata appositamente al servizio dell'opera.* *La progettazione non sembra prendere adeguatamente in considerazione dei danni temporanei derivanti dal passaggio dei mezzi pesanti e dalle lavorazioni di cantiere su tutto il territorio comunale,* *Proposte e soluzioni* *a) Il territorio del comune di Sona è interessato da parecchie infrastrutture, autostrade A4 e A22, ferrovia, strada regionale e strade provinciali di notevole traffico e che ogni anno, con ordinanza sindacale, vengono imposte specifiche modalità di trasporto dei materiali polverulenti (ghiaia, sabbia, …) si prescrive che i carichi trasportati siano idoneamente coperti;* *b) Le strade di cantiere devono essere costantemente bagnate per impedire qualsiasi divulgazione di polveri sottili;*	\	Il PD ha tenuto in considerazione gli aspetti inerenti le mitigazioni dalle polveri prodotte dai lavori sul territorio. La copertura dei carichi e la bagnatura delle piste sono previste in tutte le situazioni di criticità.	SI Già Previsto
SN52	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*[...]* *c) Le barriere antipolvere e le eventuali barriere antirumore (nel caso in cui i monitoraggi eseguiti nel corso dell'opera accertino un peggioramento dei limiti) devono essere previsti anche nei cantieri operativi e nei cantieri di armamento;* *[…]*	\	La schermatura acustica e antipolvere per i cantieri armamento e operativi è realizzata mediante dune perimetrali.	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
SN53	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*[…]* *d) Si richiede che le strade esistenti utilizzate per il trasporto vengano lateralmente piantumate e che prevedano uno spazio ciclo-pedonale.* *[…]*	\	Non realizzabile in quanto i tempi di crescita delle piante non sono compatibili con i tempi di costruzione dell'opera.	NO
SN54	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*[...]* *e) Si richiede che venga prescritto al general contractor di predisporre un cronoprogramma dei lavori al fine di predisporre ulteriori ed adeguate misure di contenimento dell'impatto ambientale e progettare piani per la viabilità alternativa inter ed intra-comunale.*	\	Il cronoprogramma di dettaglio verrà sviluppato in sede di Progetto Esecutivo.	SI Già Previsto
SN55	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*N. 19* *IMPATTO ACUSTICO* *Criticità* *La relazione generale di tratta, nel descrivere l'impatto dell'opera in relazione ai rumori evidenzia che i livelli sonori simulati negli scenari post operam e post mitigazione denotano un aumento generalizzato rispetto ai livelli simulati nell'ambito del progetto preliminare.* *L'impatto da rumore sui territori contigui alle linee ferroviarie e il relativo disturbo subito dai cittadini crescono con l'aumento della velocità dei treni.* *L'assenza o la contenuta protesta verso i treni convenzionali è dovuta proprio al fatto che viaggiano al di sotto dei 200 km/h (treni passeggeri) e 100 Km/h treni merci. La situazione si modifica quando la velocità supera i 250 km/h per i treni passeggeri e 130 km/h per i treni merci.* *Nella generazione del rumore prevalgono cause meccaniche fino alla velocità di 250 km/h altrimenti il rumore è di tipo aerodinamico. Relativamente alla ripartizione sulle varie frequenze il rumore meccanico occupa la regione di spettro tra i 1.500 e i 4.000 hz.* *L'intensità del rumore dipende da vari fattori il più importante dei quali è lo stato di usura dei binari e delle ruote. La differenza tra il caso di rotaie e ruote nuove rispetto a un ordinario stato di usura comporta differenze nei livelli sonori anche di 9 decibel. Tale aspetto diventa importante quando si citano rilievi acustici lungo tratte alta velocità nuove.* *La legislazione che disciplina la valutazione dell'impatto acustico delle linee ferroviarie fa riferimento a parametri ottenuti a partire da medie di lungo periodo del livello sonoro, indicato con il simbolo, Leq (livello equivalente).* *[...]* *Oltre al rumore generato dall'esercizio ferroviario esiste ed è notevole quello generato dalle attività*	\	L'approfondimento in fase di progettazione definitiva ha permesso di definire con maggior dettaglio seppur cautelativamente, l'impatto acustico nelle fasi di costruzione ed esercizio. La velocità dei treni non è l'unico parametro che condiziona l'incremento del rumore emesso. In particolare nel caso della linea in progetto è risultato generalmente dimensionante il contributo dei treni merci notturni.	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
SN56	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*Proposte e soluzioni* *Si richiede l'integrazione del progetto definitivo con un esame più puntuale dell'analisi dei livelli di rumore previsti in corrispondenza dei ricettori interessati delle emissioni della infrastruttura in progetto, e di eseguire una ulteriore verifica di abbattimento dei rumori e/o di mitigazioni dirette o indirette soprattutto in prossimità dei centri abitati, concordando con il Comune di Sona la tipologia dei materiali da utilizzare per le misure compensative del rumore.* *Si chiede, inoltre, di escludere dal progetto, adeguandolo, la richiesta di deroghe ai sensi della legge n. 447/95 soprattutto laddove si è in presenza di insediamenti. Si chiede di esaminare meglio gli effetti dei lavori di consolidamento e di adottare misure meno impattanti sul circostante. Nello specifico si chiede che le opere di mitigazione afferenti al rumore, con particolare riferimento ai tratti in corrispondenza di centri abitati, nuclei abitati sparsi e recettori sensibili in genere, siano oggetto di apposito accordo con l' Amministrazione Comunale.* *Si richiede inoltre che:* *a. nell'intero tratto da via Mincio al confine con Verona sia realizzata la barriera antirumore su rilevato al fine di tutelare l'intero centro abitato di Lugagnano (e non a tratti come previsto nel progetto);* *b. sia prevista la realizzazione di barriere fonoassorbenti in corrispondenza di ogni edificio residenziale posto in prossimità della nuova linea;* *c. sia predisposto e sottoposto al Comune per l'approvazione la valutazione di impatto acustico con al fine di stabilire confronto prima e dopo la realizzazione dell'opera, come prescritto dalla delibera del CIPE.* *d. un'integrazione della progettazione definitiva con la previsione di barriere antirumore che tengano conto della propagazione del rumore su piani di emissione preferenziali laterali inclinati di circa 25/30 gradi sul suolo.*	\	La localizzazione e l'estensione delle barriere antirumore sono il risultato dell'applicazione di un modello matematico che sulla base delle caratteristiche della sorgente (emissioni sonore in base alla tipologia di convoglio, al numero dei treni, alla velocità ed alla tipologia dell'opera ferroviaria) e delle caratteristiche del ricettore (altezza degli edifici, destinazione d'uso, distanza dalla linea, presenza di eventuali altri manufatti) ha individuato la necessità e le caratteristiche delle mitigazioni necessarie (barriere antirumore e interventi diretti sugli edifici) per il rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative Le richieste di deroga saranno limitate alle lavorazioni che non consentono bonifiche tali da rispettare i limiti previsti dallo strumento urbanistico comunale. In ogni caso saranno ridotte al minimo e limitate al periodo diurno escluse le ore di riposo.	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
SN57	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*N. 20 IMPATTO VIBRAZIONALE* *Criticità* *Per quanto riguarda le opere di mitigazione riguardanti le vibrazioni, è stato individuato un sistema di abbattimento delle vibrazioni trasmesse dal rilevato ferroviario al terreno circostante e dunque presso gli edifici più prossimi alla linea che consiste nell'impiego di trincee antivibrazioni costituite da pannelli prefabbricati infissi nel terreno. Nel territorio è previsto un unico intervento di mitigazione delle vibrazioni su un edificio residenziale esistente in San Giorgio in Salici, individuato con la sigla BA 30023.* *La relazione generale di tratta, nel descrivere la realizzazione della galleria di San Giorgio in Salici, evidenzia la necessità di realizzare un consolidamento mediante sistema di infilaggi metallici e jettiniezione. Si presume pertanto che gli infilaggi avverranno mediante percussione e ciò potrebbe determinare vibrazioni eccessive stante anche la presenza dell'abitato.* *Negli elaborati di progetto non risulta individuabile la tavola 24 riguardante l'esercizio e le ipotesi delle mitigazioni vibrazioni dal km 131+130 al km 135+650 e pertanto non è valutabile l'incidenza riferita soprattutto alla galleria artificiale di San Giorgio in Salici.* *Inoltre non sembra presente la valutazione sull'impatto delle vibrazioni sulle abitazioni, colture ed allevamenti in prossimità della nuova linea.* *Infine la relazione generale di tratta, nel descrivere l'impatto dell'opera in relazione alle vibrazioni evidenzia che gli aspetti inerenti il potenziale impatto vibrazionale la verifica è stata limitata ad una fascia di impatto potenziale individuata in 50 metri dal binario esterno.* *Proposte e soluzioni* *Si richiede l'integrazione del progetto definitivo con un esame più puntuale dell'analisi dei livelli di vibrazione previsti in corrispondenza dei ricettori interessati delle emissioni della infrastruttura in progetto, e di eseguire una ulteriore verifica di abbattimento e/o di mitigazioni dirette o indirette soprattutto in prossimità della galleria di San Giorgio in Salici e della Corte Storica della Messedaglia a Lugagnano.* *Si richiede, inoltre, una specifica valutazione sull'impatto delle vibrazioni sulle abitazioni, colture ed allevamenti in prossimità della nuova linea.* *Considerata la particolarità dell'opera, e le potenziali conseguenze sia naturalistiche che economico – commerciali, si*	\	Il progetto contiene una analisi delle vibrazioni indotte dal transito ferroviario con l'identificazione degli edifici critici per i quali potrebbe rendersi necessaria l'adozione del sistema di mitigazione già definito. Poiché però l'analisi della propagazione delle vibrazioni dipende da numerosi fattori specifici e che in parte cambiano da punto a punto del territorio attraversato (come caratteristiche del manufatto su cui transita il convoglio, caratteristiche del sottosuolo, caratteristiche delle fondazioni e della struttura dell'edificio) la soluzione che si prevede di adottare (già sperimentata con successo su altre linee ferroviarie) è quella di effettuare puntuali misure in occasione dei primi transiti ferroviari (preesercizio) al fine di identificare quali ricettori effettivamente siano da mitigare e fornire i necessari elementi per il dimensionamento dei setti antivibranti. Ulteriori misure di vibrazioni sono effettuate dopo l'esecuzione dell'intervento di mitigazione al fine di verificarne l'efficacia.	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
SN58	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*N. 21* *RICHIESTE DI INTEGRAZIONE DEL PROGETTO DEFINITIVO* *Criticità* *Nel progetto definitivo sono evidenziate alcune carenze relative al territorio del Comune di Sona.* *In particolare manca:* *a) la valutazione sull'impatto che l'opera avrà sui fiumi, sulle falde acquifere e sui pozzi esistenti;* *b) [...];* *c) un'adeguata analisi sui rischi di prosciugamento di pozzi delle falde sotterranee causati dagli interventi in progetto;* *d) l'individuazione e la bonifica dei siti produttivi inquinati interferenti con il tracciaton ed i cantieri dell'AV/AC.;* *e) le soluzioni per risolvere le interferenze con i siti storici ed archeologici intersecanti il tracciato ed i cantieri dell'AV/AC;* *f) le soluzioni per il mantenimento operativo e funzionale dei canali/canalette di irrigazione per le culture presenti in prossimità delle aree interessate dai lavori.* *Proposte e soluzioni* *Si richiede l'integrazione del progetto definitivo con un esame più puntuale in relazione alle criticità evidenziate.*	\	Per quanto riguarda le osservazioni a), c), d), f) quanto richiesto è già previsto in progetto anche mediante un esteso monitoraggio ambientale.	SI Già Previsto
SN59	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*[...]* *b) il riconoscimento della vocazione turistica del territorio comunale anche in previsione di possibili indennizzi per attività turistiche ed agricole;* *c) […]*	\	Per quanto riguarda il punto b) sono previsti adeguati indennizzi alle attività agricole interferite ma non sono previsti indennizzi indiretti per le attività turistiche.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
SN60	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*N. 22* *APPROFONDIMENTO SUI POSSIBILI RISCHI PER IL MOVIMENTO DEGLI ACQUIFERI DERIVANTI DAGLI SCAVI IN PROFONDITÀ DELLA GALLERIA NATURALE DI SAN GIORGIO.* *Criticità* *Nel territorio del Comune di Sona è presente la galleria naturale di San Giorgio, di evidente impatto ambientale anche in considerazione della sua lunghezza. La relazione generale di tratta, nel descrivere le lavorazioni evidenzia che sono presenti delle zone di circolazione idrica sia nei depositi fluvioglaciali che in orizzonti localizzati all'interno delle morene ipotizzando che gli acquiferi più superficiali tendono ad ubicarsi tra il piano campagna e i 7 metri di profondità. Si prevede uno scavo che può arrivare in profondità fino a 30 metri.* *Proposte e soluzioni* *Si richiede l'integrazione del progetto definitivo con un esame approfondito dei possibili rischi per il movimento degli acquiferi, degli effetti dell'opera definitiva sugli stessi e degli effetti delle lavorazioni su potenziali inquinamenti delle falde.*	\	Gli studi richiesti sono già previsti nel Progetto Definitivo e verranno adeguatamente approfonditi in fase di progettazione esecutiva. Si segnala inoltre che il progetto prevede un piano di monitoraggio ambientale ante operam, in corso d'opera e post-operam.	SI Già Previsto
SN61	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*N. 23* *IMPATTO DELLE POLVERI* *Criticità* *Il territorio del Comune di Sona è interessato da parecchie infrastrutture, autostrade A4 e A22, ferrovia, strada regionale e strade provinciali di notevole traffico e che ogni anno, con ordinanza sindacale, vengono imposte specifiche modalità di trasporto dei materiali polverulenti (ghiaia, sabbia) si prescrive che i carichi trasportati siano idoneamente coperti;* *Anche la realizzazione della AV/AC provocherà una consistentissima movimentazione di mezzi e di materiali.* *Proposte e soluzioni* *Le strade di cantiere devono essere costantemente bagnate per impedire qualsiasi divulgazione di polveri sottili;* *Le barriere antipolvere e le eventuali barriere antirumore (nel caso in cui i monitoraggi eseguiti nel corso dell'opera accertino un peggioramento dei limiti) devono essere previsti anche nei cantieri operativi e nei cantieri di armamento.*	\	Il progetto ha tenuto in considerazione gli aspetti inerenti la mitigazione polveri prodotti dai lavori sul territorio. La copertura dei carichi e la bagnatura delle piste saranno effettuate in tutte le situazioni di criticità. La schermatura acustica e antipolvere per i cantieri armamento e operativi sarà realizzata mediante dune perimetrali.	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
SN62	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*N. 24* *CRONOPROGRAMMA DEI LAVORI* *Criticità* *Il Consorzio Cepav 2 non ha presentato nessun cronoprogramma che detti i tempi necessari e propedeutici alla realizzazione della nuova linea TAV/TAC.* *Proposte e soluzioni* *Si chiede l'integrazione del progetto definitivo con il cronoprogramma dettagliato dei lavori da realizzarsi sul territorio del Comune di Sona ed anche sul Comune di Castelnuovo del Garda e Sommacampagna essendo evidente le connessioni tra i tre Comuni.*	\	Nella relazione "IN0500DE2RGMD0000003 - RELAZIONE DESCRITTIVA LOTTI COSTRUTTIVI E FUNZIONALI" compresa nella Parte 1 Volume 3 è presente un cronoprogramma di massima per Lotti costruttivi. Il programma dettagliato sarà sviluppato in PE.	SI Già Previsto
SN63	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*N. 25* *MANCATA VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI CUMULATIVI E SINERGICI* *Criticità* *Si ritiene che il progetto definitivo sottoposto all'esame della scrivente Amministrazione comunale non contenga la valutazione degli effetti cumulati e sinergici, omissione che genera effetti rilevanti sulla compatibilità ambientale dell'opera. Ci si riferisce all'impatto sull'ambiente, che risulta dall'impatto incrementale dell'azione quando essa si aggiunge ad altre passate, presenti e ragionevolmente prevedibili azioni future. Gli impatti cumulativi possono risultare da azioni singolarmente di minore importanza, ma significative nel loro insieme, che hanno luogo in un determinato periodo di tempo. Ogni impatto preso singolarmente resta al di sotto del valore di soglia, ma impatti della stessa natura, che colpiscono le medesime componenti ambientali possono sommarsi e concorrere a superare il valore di soglia.* *La norma riguardante tale tipologia d'impatto è in calce al punto 4, dell'allegato IV della direttiva 85/337/CE come modificata dalla direttiva 97/11, ma anche recepita chiaramente nell'allegato VII "contenuti dello Studio di Impatto Ambientale" del D. Lgs. N. 152/2006. L'impatto cumulativo è oggetto della circolare del ministero dell'ambiente GB/96/15326. La Corte di Giustizia dell'UE, sulla valutazione degli effetti cumulati, nella sentenza C 404/09 del 2011, ritiene che in sede di VIA, si deve obbligatoriamente "anche includere un'analisi degli effetti cumulativi sull'ambiente che tale progetto può produrre se viene considerato congiuntamente ad altri progetti" giacché una tale analisi "è necessaria per garantire che la valutazione comprenda l'esame di tutti gli effetti notevoli sull'ambiente". Senza la valutazione cumulata degli effetti prodotti da infrastrutture di trasporto e da impianti presenti nell'area contigua al tracciato, il giudizio di compatibilità ambientale risulta inadeguato a rappresentare gli effetti del progetto sull'ambiente.* *Proposte e soluzioni* *Si richiede l'integrazione della VIA con la valutazione degli effetti cumulativi prodotti da infrastrutture di trasporto e da impianti presenti nell'area contigua al tracciato AV/AC.*	\	L'opera è stata già dichiarata compatibile nella sua totalità dal punto di vista ambientale con la Delibera CIPE 120/2003	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
SN64	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*N26 INSUFFICIENTE VALUTAZIONE DELLA SOSTENIBILITA' AMBIENTALE DEL PROGETTO AV/AC PER OMISSIONE DELLA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA.* *Criticità* *La valutazione ambientale strategica istituita dalla direttiva comunitaria 2001/42/CE costituisce lo strumento per una sostenibilità ambientale particolarmente utile in aree vaste di territorio con elevata densità di attività manifatturiere e di servizi. Con il Decreto del Presidente della Repubblica 14 marzo 2001 è stato approvato il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, piano che è stato allegato come documento tecnico. Il decreto contiene un riferimento specifico alla Valutazione Ambientale Strategica: infatti, nel richiamare lo* *schema di PGTL, ribadisce che "Nella realizzazione del Piano sarà dato carattere di priorità a quelle opere che abbiano superato positivamente la prevista Valutazione ambientale strategica"* *Inoltre nel paragrafo relativo alle condizioni per la realizzazione degli interventi viene riportato che i risultati della VAS dovranno essere assunti come dati non modificabili nei passaggi decisionali e progettuali successivi". La VAS rappresenta una sfida procedura importante per la razionalità del processo decisionale e per il suo orientamento verso la sostenibilità. L'art. 11 del D. Lgs. N. 152/2006 stabilisce che la VAS debba essere effettuata anteriormente all'approvazione del piano o del programma, ovvero all'avvio della relativa procedura legislativa, e comunque durante la fase di predisposizione dello stesso.* *Relativamente alla relazione tra VAS e VIA la normativa vigente all'art 11 comma 5 del Titolo II del D. Lgs. n. 152/2006 stabilisce che "i provvedimenti amministrativi di approvazione adottati senza la previa valutazione ambientale strategica, ove prescritta, sono annullabili per violazione di legge".* *Proposte e soluzioni*	\	L'opera è stata già dichiarata compatibile nella sua totalità dal punto di vista ambientale con la Delibera CIPE 120/2003. Si rammenta che la VAS è da applicarsi esclusivamente ai piani ed ai programmi.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
SN65	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*N. 27* *FINANZIAMENTO ED IL COMPLETAMENTO DELLA VARIANTE DELLA EX S.S. 11.* *Criticità* *Tra le prescrizioni inserite dal CIPE nel provvedimento di approvazione del progetto preliminare è stato raccomandato al soggetto aggiudicatore di realizzare, in parte come intervento funzionale alla cantierizzazione ed in parte come intervento di compensazione, la variante della ex S.S. 11 nelle caratteristiche geometriche ed estensione descritte nella delibera della Regione Veneto concordando con la Regione Veneto e la Provincia di Verona che la progettazione e l'esecuzione dell'asse viario in oggetto venga attuata a cura della provincia stessa dietro contribuzione della TAV. Nel progetto definitivo la variante della ex S.S. 11 non risulterebbe finanziata né la sua esecuzione risulterebbe funzionale alla* *cantierizzazione né contestuale all'esecuzione della linea AV/AC.* *Proposte e soluzioni* *Si richiede l'integrazione del progetto definitivo con gli opportuni chiarimenti ed integrazioni che garantiscano il rispetto delle prescrizioni inserite dal CIPE nel provvedimento di approvazione del progetto preliminare prevedendo realizzazione della variante della ex S.S. 11 in parte come intervento funzionale alla cantierizzazione ed in parte come intervento di compensazione in modo contestuale alla cantierizzazione.*	\	Il progetto delle nuove tangenziali venete non risulta avere alcuna approvazione, mentre il progetto della linea AV/AC Brescia-Verona è approvato sin dal 2003 con apposizione di vincolo preordinato all'esproprio sulla fascia di 150 m lungo il tracciato; pertanto non è stata considerata la compatibilizzazione con SiTaVe.	NO
SN66	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*N. 28* *RECUPERO DELLE AREE DI CANTIERE E DELLE RELATIVE MITIGAZIONI* *Criticità* *In base alle prescrizioni del CIPE il progetto definitivo dovrebbe contenere la progettazione del recupero delle aree di cantiere e delle relative mitigazioni in relazione a specifiche esigenze territoriali e in accordo con le amministrazioni locali. E' evidente, per il Comune di Sona, l'importanza di tale progettazione prevista per l'attuazione degli interventi preliminari atteso che il suo territorio viene inciso pesantemente dai lavori essendo presenti ben 3 cantieri per circa 300.000 mq oltre alle aree tecniche e di stoccaggio. ed essendo il territorio interessato da gallerie e da consistenti lavori di esecuzione anche a ridosso dei centri abitati di Lugagnano e di San Giorgio in Salici.* *Proposte e soluzioni* *Si richiede l'integrazione del progetto definitivo con la progettazione del recupero delle aree di cantiere e delle relative mitigazioni in relazione a specifiche esigenze territoriali e in accordo con il Comune di Sona per quanto riguarda i cantieri di competenza.*	\	Sono già previsti interventi di ripristino di tutte le aree occupate temporaneamente nella fase di costruzione nonché tutte le mitigazioni necessarie a limitare gli impatti in fase di cantiere.	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
SN67	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*N. 29* *COORDINAMENTO TRA L'AMMINISTRAZIONE LOCALE ED IL SOGGETTO ESECUTORE IN FASE ESECUTIVA* *Criticità* *Per quanto riguarda la fase esecutiva in base alle prescrizioni del CIPE il progetto definitivo deve contenere le indicazioni atte a garantire l'assenza di contaminazioni nei terreni occupati dai cantieri e, se necessario, la bonifica prima della sistemazione finale.* *Proposte e soluzioni* *Si richiede l'integrazione del progetto definitivo con la previsione di meccanismi procedimentali che consentano una forma di coordinamento in fase esecutiva tra il Comune di Sona ed il soggetto esecutore al fine di monitorare gli effetti momentanei e definitivi che i lavori e l'opera eserciteranno sia sull'ambiente che sulla collettività.*	\	Il progetto contiene già le indicazioni atte a garantire l'assenza di contaminazioni di terreni occupati temporaneamente. Inoltre a seguito delle previste misure di monitoraggio dei suoli ante e post operam sarà possibile identificare eventuali situazioni di inquinamento in modo da intervenire opportunamente prima della sistemazione finale.	SI Già Previsto
SN68	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*N. 30* *VERIFICA DEI LIVELLI EMESSI DAGLI ELETTRODOTTI NEGLI EDIFICI POSTI IN PROSSIMITÀ.* *Criticità* *In base alle prescrizioni del CIPE in fase di sviluppo del progetto definitivo, si dovrà procedere ad una serie di misure negli edifici posti in prossimità di elettrodotti (di progetto) per verificare se le radiazioni non siano superiori a quelle di legge.* *Nella documentazione del progetto definitivo non è chiaro se il controllo dei livelli emessi dall'elettrodotto negli edifici posti in prossimità dello stesso avverrà in fase di sviluppo del progetto definitivo o successivamente.* *Proposte e soluzioni* *Si richiede l'integrazione del progetto definitivo con l'indicazione specifica della fase di controllo dei livelli emessi dall'elettrodotto negli edifici posti in prossimità dello stesso.*	\	Nel territorio del Comune di Sona non sono previsti elettrodotti. In ogni caso sulla base dei calcoli teorici effettuati non risultano particolari criticità relative agli edifici posti nelle vicinanze dello stesso. In ogni caso si specifica che è previsto un monitoraggio in fase successiva alla redazione del PD ma comunque ante e post operam.	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
SN69	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*N. 31* *ACCORDO CON L'AMMINISTRAZIONE COMUNALE PER LE OPERE* *DI MITIGAZIONE AMBIENTALE* *Criticità* *In base alla delibera del CIPE le opere di mitigazione ambientale, con particolare riferimento ai tratti in corrispondenza di centri abitati, nuclei abitati sparsi e recettori sensibili in genere, dovranno essere oggetto di apposito accordo con le relative Amministrazioni comunali che definisca anche le procedure di monitoraggio dei principali parametri ambientali interferiti, in modo da permettere il confronto anteoperam/post-operam.* *Inoltre si prevede che tutte le opere dovranno essere eseguite con standard qualitativo elevato, derivato dall'analisi di analoghi interventi già realizzati in àmbito europeo.* *Proposte e soluzioni* *Si richiede l'integrazione del progetto definitivo concordando con l'Amministrazione comunale lo standard qualitativo delle opere di mitigazione ambientale [...]*	\	Il progetto definitivo prevede già il monitoraggio ambientale e i relativi elaborati sono riportati nella parte 31.	SI Già Previsto
SN70	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*[…] il ripristino del terreno agricolo nelle tratte di gallerie artificiali, prevedendo per tali aree un riutilizzo pubblico da parte della collettività e comunque garantendone la manutenzione.*	\	Sul sedime ferroviario al si sopra delle gallerie artificiali non è possbile l'uso pubblico dei suoli	NO
SN71	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*N.32* *RELAZIONI E COMUNICAZIONI* *CON L'AMMINISTRAZIONE COMUNALE* *Criticità* *La relazione generale di tratta nel descrivere il progetto di monitoraggio ambientale al fine di assicurare la tempestività nella comunicazione delle indagini, per evidenziare in tempo utile eventuali anomalie, prevede che il trasferimento dati sia assicurato agli enti locali con la redazione di rapporti a cadenza annuale per l'intero periodo di realizzazione della linea ferroviaria.* *Si ritiene che il termine di un anno sia eccessivamente lungo.* *Proposte e soluzioni* *Si richiede l'integrazione del progetto definitivo prevedendo relazioni al Comune di Sona con cadenza almeno semestrale.*	\	Il progetto definitivo prevede già il monitoraggio ambientale e i relativi elaborati sono già riportati nella parte 31. Il progetto di monitoraggio ambientale prevede già, per informare con maggiore frequenza, l'emissione di bollettini semestrali/trimestrali. Inoltre è previsto il caricamento di tutti i dati ambientali in un sistema informatcio che consentirà di tenere sotto controllo l'evoluzione dei parametri ambientali in tempo reale.	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
SN72	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*MISURE DI MITIGAZIONE AMBIENTALE E DI COMPENSAZIONE A FAVORE DEL COMUNE DI SONA.* *[…]* *a) Opere di mitigazione e di compensazione* *Il Comune di Sona ritiene di grande importanza contribuire alla mitigazione dell'impatto ambientale creando, laddove possibile, ulteriori cordoni ambientali tra la realizzanda linea AV/AC e l'abitato già esistente.* *In tal senso, si ritiene che la misura di compensazione più rilevante per la comunità sia la realizzazione di un'opera, già oggetto di progettazione comunale, denominata "Masterplan per l'organizzazione dell'area verde tra l'abitato di Lugagnano e le infrastrutture viarie e ferroviarie presenti e future".* *Il progetto, già approvato dal Comune di Sona con delibera del Consiglio Comunale n. 51 del 29/09/2011, prevede di realizzare nella zona compresa tra l'abitato di Lugagnano a nord, la linea ferrovia Milano-Venezia a sud, la loc. Betlemme ad est e via Capitello ad ovest, un'area verde destinata a pubblici servizi che possa fungere da filtro ambientale.* *In particolare, si sono posti i seguenti obiettivi:* *• creare una nuova area verde che sia in stretta relazione con l'abitato, tramite parcheggi, collegamenti ciclo-pedonali, percorsi dedicati e alberati;* *• predisporre ampie zone alberate che possano mitigare l'impatto ambientale delle infrastrutture limitrofe;* *• migliorare l'offerta di servizi per i residenti (campi ed attrezzature sportive, servizi collettivi, bar, sala polifunzionale, giochi per i bambini, percorso della salute);* *• incrementare le aree di sosta dei veicoli in vicinanza del centro abitato con la possibilità di accogliere attività ludiche e manifestazioni in genere;* *In considerazione della collocazione geografica dell'intervento e della sua natura eminentemente volta alla mitigazione ambientale delle interferenze, si ritiene di chiedere che il c.d. Masterplan venga realizzato e/o finanziato dal general contractor quale opera di mitigazione e compensazione a beneficio del Comune di Sona e dei suoi cittadini.*	\	Le richieste avanzate risultano generiche e non rientranti nell'area di competenza del Proponente.	NO
SN73	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*b) Misure di mitigazione e di compensazione specifiche* *1. Si richiede che il consistente risparmio economico finanziario derivante dallo stralcio del sottopasso di Sona in via Palazzo (Km 134+443.00) venga impiegato per garantire la sostenibilità della fase di cantierizzazione in prossimità della S.P. 26 Morenica. A tal fine, si richiede di garantire la viabilità intra-comunale facilitando le immissioni e potenziando la S.P. 26 Morenica e gli attraversamenti ovest-est della stessa, mediante la realizzazione di una rotatoria in corrispondenza dell'uscita di via Morsara e via Stazione a Sona prevista nella pianificazione vigente. Per tale strada comunale si richiede altresì l'implementazione con una pista ciclabile e una alberatura ai lati su tutto il tratto ricadente nel nostro territorio e la realizzazione di due attraversamenti ciclo-pedonali, il primo posto sulla nuova rotonda sopra descritta e il secondo alla successiva rotonda, già esistente, di località Olmo (direttrice principale comunale che collega il capoluogo Sona con il paese più popoloso Lugagnano).*	Per la valorizzazione si veda SO16	Si veda la controdeduzione all'osservazione SN20 del Comune di Sona e SO16 del Comune di Sommacampagna.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
SN74	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*2. Si richiede che in prossimità del nuovo sottopasso di via Mincio (Km 136+079.061), tra Sona e Sommacampagna, venga prevista la costruzione di un parallelo percorso ciclo-pedonale per garantire la vocazione esistente e consentire il collegamento con la realizzanda pista ciclabile di via Molinara Nuova.*	Per la valorizzazione si veda SN27	La richiesta, fattibile, è stata recepita già al punto SN27 a cui si rimanda.	SI
SN75	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*3. In considerazione della vocazione ciclopedonale della zona via De Amicis – Corte Messedaglia (Km 138 -140), attualmente non interessata dalla viabilità esterna al Comune di Sona, si richiede come misura compensativa la costruzione delle opere necessarie (pista ciclabile e parapetto) per la messa in sicurezza di un percorso ciclabile alternativo lungo il canale di irrigazione, già pianificato a livello comunale, da realizzarsi sulle aree già messe a disposizione dal Consorzio di Bonifica.*	\	L'osservazione non è ben definita pertanto non valutabile dal punto di vista tecnico ed economico, come già argomentato al punto SN33.	NO
SN76	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*4. Si richiede che la rotonda di ingresso e le aree occupate della strada di cantiere in via De Amicis, dopo il termine dei lavori, vengano alcune trasformate in piste ciclo/pedonali e altre cedute al Comune per una riqualificazione con destinazione ad area a servizi (Zona F).* *[...]* *6. Si richiede che tutte le strade di cantiere destinate a far parte della rete viaria comunale siano riqualificate con la predisposizione di piste ciclabili e marciapiedi.*	\	4-6) Le piste potranno essere cedute nello stato in cui si troveranno a fine lavori ma comunque con oneri di esproprio a carico del Comune. Vedi anche osservazione SN41.	SI
SN77	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*5. Si richiede che le aree verdi soprastanti alla galleria naturale e artificiale di San Giorgio in Salici, qualora non siano ritrasformate a destinazione agricola in ragione delle servitù ivi apposte, vengano destinate alla creazione di cordoni di mitigazione ambientale creando aree verdi a parco con la previsione di percorsi ciclo-pedonali ed infine cedute all'Amministrazione comunale.*	\	Le aree sovrastanti le gallerie artificiali saranno ad esclusivo uso di RFI e non potranno avere fruizione pubblica.	NO
SN78	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*[…] si richiede che nella realizzazione delle piccole opere collegate alla realizzanda linea AV/AC si adottino tutte le misure possibili volte a facilitare la partecipazione delle PMI locali alla fase di esecuzione dei lavori.*	\	Si terrà conto della richiesta.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
SN79	Comune di Sona	Sona	26100	06/11/2014	DVA-2014-0036741	*L'AMMINISTRAZIONE COMUNALE E LA MATERIA ESPROPRIATIVA.* *L'Amministrazione Comunale intende prestare la propria collaborazione all'ente espropriante ed ai soggetti espropriati al fine di pervenire ad un componimento dei reciproci interessi in modo celere e possibilmente senza contenziosi. […] l'Amministrazione comunale, si rende disponibile ad utilizzare gli strumenti giuridici ed urbanistici previsti dalla legge regionale del Veneto n. 11/2004.* *Infatti con gli artt. 6, 7 36 e 37 della citata legge regionale n. 11/2004, e con l'art. 48. 1 bis della stessa legge che richiama l'art. 27, terzultimo comma della legge regionale n. 61/1985 sarà possibile per l'Amministrazione comunale raggiungere accordi pubblici – privati o di programma, ovvero utilizzare gli istituti della compensazione urbanistica e/o del credito edilizio per permettere ai proprietari di aree ed edifici oggetto di esproprio di recuperare adeguata capacità edificatoria, anche nella forma del credito edilizio su altre aree e/o edifici, anche di proprietà pubblica, previa cessione all'amministrazione dell'area oggetto di vincolo. […] Si consiglia all'ente espropriante di dare esecuzione alle prescrizioni del CIPE prevedendo nel progetto definitivo e con riferimento alle procedure di espropriazione e di indennizzo per le aree agricole la sottoscrizione di specifici accordi con le associazioni degli agricoltori dando adeguata risposta alle istanze di tutela delle singole realtà produttive. […] Si osserva, infatti, che la particolare tipologia di opera che si realizza provocherà immissioni e disturbi all'interno di una fascia di rispetto che si presume essere superiore a 70 metri.*	\	Nulla osta per il Proponente al recepimento di quanto richiesto	SI
159	Soc. Euroinvestimenti Srl e Se.Ta.L.	Flero	Nessun Protocollo	03/11/2014	DVA-2014-0036743	*Osservazioni riguardanti il contesto immobiliare identificabile al foglio 11, particella 35/1 35/2.* *Si considera che è identificata come area da espropriare una porzione delle aree di proprietà […]* *Si appura che l'intervento sarà eseguito compromettendo irreparabile l'uso delle aree attualmente destinate alla movimentazioni delle merce in ingresso ed uscita dai capannoni delle succitate ditte.* *Che non si comprende l'utilità del progetto della strada che divide le suddette proprietà in quanto non essenziale alla cantierizzazione e non più di servizio al territorio, in conseguenza alla convezione.* *Che, a seguito della convenzione, tali aree non sono più destinata a strada ad uso pubblico come invece riportato nel P.G.T. vigente nel Comune di Flero.* *Che la movimentazione dei materiali è a servizio imprescindibile della logistica e delle lavorazioni che si svolgono all'interno dei capannoni pertanto non può essere interrotta o ostacolata in alcun modo.* *Si richiede di provvedere alla rivalutazione del progetto della strada di raccordo con Via G. La Pira in modo da non interferire irrimediabilmente con le arre di proprietà di Euroinvestimenti s.r.l. e con le attività attualmente svolte e di escludere la possibilità di espropriare con la minima porzione di dette aree.*	\	La richiesta potrà essere valutata nell'ambito nell'ambito dello sviluppo del progetto esecutivo' ove verrà definita la cantieristica di dettaglio. Eventuali danni materiali e immateriali saranno valutati e compensati nel corso dei lavori.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
FL01	Comune di Flero	Flero	7777	06/11/14	DVA-2014-0036746	*Comune di Flero da pk 79+400 a pk 83+100* *Si chiede pertanto il rifacimento completo della procedura di VIA sull'intero lotto funzionale. […]* *- Le descrizioni delle aree di intervento risultano burocraticamente sommarie e di poca utilità.* *- Non risulta, perché non viene data una descrizione neppure sommaria, che siano state valutate alternative alle localizzazioni proposte per le varie tipologie di insediamento come risulta previsto dall'art. 27, comma 5 lettera d) del D.Lgs.vo n. 152/2006.* *Non si è tenuto in alcun conto il tema del consumo di suolo […]* *E' sorprendente che il tema dell'impatto paesaggistico venga affrontato semplicemente come occultamente degli elementi distonici e contrastanti come quelli introdotti dalle aree di cantiere. […]* *Lo Studio di Impatto Ambientale prende in considerazione quali aree di potenziale criticità paesaggistica situate nella Provincia di Brescia solo l'imbocco est galleria Lonato. […] Dimentica però di evidenziare e pertanto di valutare tutta la fascia ai piedi del Monte Netto […]* *Lo Studio di Impatto Ambientale non effettua alcuna valutazione in relazione all'andamento altimetrico della TAV/AC in relazione a quello della già realizzata SP19 […]* *Si chiede quindi di realizzare un elaborato che mostri l'effetto altimetrico dell'affiancamento delle due linee infrastrutturali e qualora non risultassero allineate si prevedono delle schermature sufficientemente alte da mitigarne l'impatto visivo tramite alberature ad alto fusto.*	\	Con riferimento alla richiesta di rifacimento della procedura di VIA ed alle critiche attinenti al SIA dell'intera opera, si fa presente che il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Si osserva inoltre che a seguito di tale delibera dalla fine del 2003 la fascia di territorio interessata dalle opere è stata oggetto di vincolo preordinato all'esproprio. Per quanto riguarda l'impatto paesaggistico e la valutazione di alternative, questi sono stati oggetto di integrazioni nel corso della procedura VIAS a seguito delle richieste pervenute da MiBACT e MATTM.	SI parziale
FL02	Comune di Flero	Flero	7777	06/11/14	DVA-2014-0036746	*Non è previsto alcun progetto di ripristino delle aree utilizzate per la cantierizzazione, una volta esaurita la loro funzione, che consenta una qualsiasi valutazione.* *Si rimarca anche l'attenzione al crono-programma degli interventi mitigativi e delle aree accessorie alla cantierizzazione al fine di evitare qualsiasi interferenza, anche temporanea, con la viabilità ordinaria che serve l'abitato.* *Si considera infine imprescindibile prevedere:* *- Il ripristino dei luoghi e il recupero ambientale a fine cantiere con le garanzie adeguate in termini fidejussori ed un piano definitivo di ripristino;* *- Il ripristino ambientale delle aree dedicate alle piste di cantiere;* *- La realizzazione di adeguate opere mitigative lungo il tratto ferroviario la cui altezza superi di 0,50 ml. il piano di campagna.* *A titolo collaborativo si segnala anche che il cantiere operativo L.2.0.4 è situato nel Comune di Flero e non in quello di Castel Mella come indicato nella Relazione dello SIA.*	\	Le aree occupate da opere relative alla cantierizzazione (comprese le piste di cantiere) verranno ripristinate allo stato originario. Le eventuali garanzie saranno espresse negli accordi di occupazione che saranno di volta in volta definiti. Con riferimento alle opere mitigative si segnala che la parte 18 del progetto definitivo contiene il progetto di tutte le mitigazioni ambientali previste per l'inserimento dell'opera nel territorio.	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
FL03	Comune di Flero	Flero	7777	06/11/14	DVA-2014-0036746	*OSSERVAZIONE N. 1* *Le osservazioni alle opere di cantierizzazione per il cantiere L.2.0.4 sono […]* *• L'interferenza con il Parco Agricolo Regionale del Monte Netto che viene attraversato trasversalmente dalla linea e dal cantiere;* *• Le "Aree di valore paesaggistico-ambientale ed ecologico" individuate in corrispondenza del cantiere L.2.0.4 dal Piano di Governo del Territorio del Comune (cfr. PGT, documento di Piano, tavola n. 2 - Sintesi delle previsioni di Piano delibera di Consiglio Comunale n. 3 del 24.03.2012);* *• Il reticolo idrico minore le cui conseguenze sono già evidenziate in altre osservazioni;* *• Due zone umide a ridosso della linea. In particolare la cosiddetta "Pista di cantiere non bitumata", nel tratto posto ad ovest dell'area di intervento, lambisce una zona umida rappresentando, data la frequentazione che avrà, una forte perturbazione con l'ecosistema insediato a causa del rumore, delle polveri, del traffico. La pista presenterà inoltre una barriera che interromperà le relazioni che la zona umida stabilisce con l'unico ambito non urbanizzato che residuava. Come noto la riduzione dimensionale di un ecosistema è l'interruzione delle sue relazioni ecologiche produce un'alterazione importante della biodiversità a causa della riduzione delle specie che può portare fino all'eutrofizzazione e all'insabbiamento della zona umida.*	\	Premesso che occorre tener conto che la posizione del cantiere L.2.O.4 è strategica per la realizzazione del viadotto, l'area del cantiere sarà ridotta in estensione e si è inoltre disponibili, in fase di Progettazione Esecutiva, a concordare con il Comune una possibile rilocalizzazione della porzione di cantiere eliminata.	SI
FL04	Comune di Flero	Flero	7777	06/11/14	DVA-2014-0036746	*Si segnala inoltre che la descrizione del cantiere risulta incompleta in quanto solo alcune indicazioni relative alle aree per la produzione dei manufatti. Non vengono al contrario descritte tutte le altre costruzioni indicate invece nella planimetria (allegato Tav. 4.3.7/1.).* *Si chiede pertanto che tale cantiere venga ridimensionato e ricollocato a nord della SP19, in un lotto intercluso – e quindi di per sé già compromesso sotto il profilo ambientale – poiché circondato da tre lati da aree produttive esistenti e dall'ultimo lato dal Raccordo Autostradale SP19 (figura 1). […]*	\	Le descrizioni relative al livello di definizione del P.D. sono riportate nella legenda e/o nella relazione descrittiva di ogni singolo cantiere. Con riferimento allo spostamento del cantiere si ribadisce quanto espresso nella controdeduzione dell'osservazione FL03, ovvero che la posizione individuata in progetto è strategica alla realizzazione del viadotto l'area del cantiere sarà ridotta in estensione e si è inoltre disponibili in fase di progettazione esecutiva a prevedere le modifiche possibili al fine di minimizzare l'impatto delle opere di cantierizzazione. Tuttavia i segnala sin d'ora che lo spostamento del cantiere a Nord della SP19 non risulta fattibile a causa dell'ostacolo che la stessa costituirebbe all'accesso alle opere.	SI parziale

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
FL05	Comune di Flero	Flero	7777	06/11/14	DVA-2014-0036746	*OSSERVAZIONE N. 2 - Reticolo idrografico […]* *Le indicazioni progettuali della linea AC/AV non sono sufficientemente approfondite per consentire la corretta valutazione, a causa della tipicità delle infrastrutture idraulico-irrigue interessate e del delicato equilibrio dell'assetto idraulico del territorio attraversato dalla nuova linea ferroviaria e dalle relative nuove opere di cantierizzazione, per altro ingenti data la natura dell'opera da realizzare, che richiedono il ridisegno del sistema irriguo per tutti i mappali interessati dalla viabilità di servizio alla nuova infrastruttura durante la fase di cantierizzazione, per il collegamento delle aree necessarie alla logistica, siano esse aree di cantiere operativo, logistico, di armamento, tecniche o di stoccaggio.* *Si chiede pertanto, che un approfondito esame tecnico delle soluzioni proposte, di poter disporre degli elementi integrativi che vengono di seguito indicati:* *• Individuazione delle interferenze idrauliche con il R.I.M. sul supporto catastale e la loro restituzione in opportuna scala del rilievo dello stato di fatto sia planimetrico che altimetrico;* *• Individuazione delle interferenze irrigue sul supporto catastale e la loro restituzione in opportuna scala del rilievo dello stato di fatto sia planimetrico che altimetrico;* *• Individuazione del frazionamento dei mappali interessati dalle opere principali (linea AV/AC) e dalle opere provvisionali per la realizzazione del cantiere su supporto cartografico catastale;* *• Predisposizione degli elaborati progettuali definitivi delle nuove opere idraulico-irrigue appartenenti al R.I.M.;* *• Predisposizione degli elaborati progettuali definitivi delle nuove opere irrigue necessarie per garantire l'irrigazione dei terreni frazionati dalla nuova linea AV/AC;*	\	Nel Progetto Definitivo sono individuate le interferenze idrauliche con la linea AV/AC, e riportate nell'Allegato A della relazione idrologica (Parte 4 degli Elaborati di PD) e nelle "Planimetria e generali delle interferenze idrauliche della linea AC Br-Vr e bacini relativi" (Parte 4) oltre che rappresentate sulle tavole "Planimetria sistemazioni idrauliche di linea" a scala 1:1000 (Parte 15) . Le interferenze sono relative ad un reticolo principale, ad un reticolo secondario e ad alcuni canali irrigui . Maggiori dettagli sul reticolo idrico minore, in merito alle richieste qui formulate, saranno sviluppati in fase di redazione del PE.	SI
FL06	Comune di Flero	Flero	7777	06/11/14	DVA-2014-0036746	*• Individuazione delle viabilità accessorie per le manovre, ispezioni, manutenzioni sul reticolo idraulico-irriguo e per l'accesso ai terreni agricoli;*	\	La richieste, relativa alla viabilità accessoria, verrà sviluppata in fase di Progettazione Esecutiva.	SI
FL07	Comune di Flero	Flero	7777	06/11/14	DVA-2014-0036746	*• Predisposizione del fascicolo di manutenzione delle nuove opere idraulico-irrigue prevedendone la copertura finanziaria.*	\	Il proponente si farà carico della manutenzione delle nuove opere idrauliche sotto il sedime ferroviario. Per le parti rimanenti la manutenzione sarà disciplinata da apposita convenzione tra ente gestore ed RFI.	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
FL08	Comune di Flero	Flero	7777	06/11/14	DVA-2014-0036746	*In mancanza di quanto sopra indicato, si esprime parere negativo per quanto di competenza alla procedura di Valutazione Impatto Ambientale e avviata per la cantierizzazione.* *Si segnala inoltre, a titolo esemplificativo e non esaustivo, che gli elaborati progettuali delle nuove opere irriguo-idrauliche necessarie per risolvere le interferenze per la cantierizzazione dovranno:* *• Soddisfare i criteri di dimensionamento impartiti dalla D.G.R. X/883 del 31.10.2013 e dall'Autorità di Bacino del Fiume Po, oltre che conformarsi alle specifiche disposizioni contenute nell "Elaborato Normativo" del Documento di Polizia Idraulica del Reticolo Idrico Minore del Comune di Flero;* *• Prevedere raccordi alla rete esistente sia a monte che a valle e per tutta l'estensione della fascia di rispetto ferroviaria (50 m), oltre che nei tratti interessati dalle opere per la cantierizzazione;* *• Prevedere il rivestimento dei tratti di canale in sede di nuove esecuzione secondo le indicazioni dell'ingegneria naturalistica;* *• Individuare le viabilità accessorie per le manovre, ispezioni e manutenzioni ai manufatti idraulici;* *• Prevedere sottopassi o sovrappassi di grandi dimensioni associati ai manufatti idraulici importanti per garantire passaggi ecologici e collegamento alla viabilità di servizio della rete irriguo-idraulica;* *• Prevedere a valle della nuova linea ferroviaria AV/AC e relative opere di cantierizzazione, di nuove opere irrigue necessarie per garantire l'irrigazione dei terreni frazionati secondo tipologie e modalità da concordare anche con l'utenza irrigua privata;* *• Prevedere a monte della nuova linea ferroviaria AV/AC e relative opere di cantierizzazione, le nuove opere di colo dei terreni e di collegamento necessarie per evitare il ristagno sui terreni frazionati;* *• Prevedere le viabilità accessorie per l'accesso ai terreni ed alla rete irrigua minore;*	\	L'irrigazione dei terreni frazionati e l'accessibilità ai manufatti irrigui-idraulici per la manutenzione è garantita. In ogni caso gli aspetti evidenziati saranno approfonditi in fase di progettazione esecutiva anche mediante il confronto con gli Enti di competenza.	SI Già Previsto
FL09	Comune di Flero	Flero	7777	06/11/14	DVA-2014-0036746	*• Prevedere opere di mitigazione ambientale e di ripiantumazione lungo gli argini dei nuovi canali;*	\	Lungo gli argine dei canali non è prevista la piantumazione di essenze arboree e/o arbustive al fine di consentire la regolare manutenzione dei canali stessi.	NO
FL10	Comune di Flero	Flero	7777	06/11/14	DVA-2014-0036746	*• Prevedere la modalità di raccolta delle acque di prima pioggia relative ai cantieri e alle aree di stoccaggio mantenendo il principio di invarianza idraulica. L'autorizzazione della VIA non esclude le eventuali procedure amministrative previste dalle autorità competenti.*	\	La raccolta delle acque di prima pioggia relative ai cantieri e alle aree di stoccaggio mantenendo il principio di invarianza idraulica è già prevista. Le modalità saranno dettagliate nella fase di redazione del P.E.	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
FL11	Comune di Flero	Flero	7777	06/11/14	DVA-2014-0036746	*OSSERVAZIONE N. 3* *Per quanto riguarda il cantiere L.2.O.4 l'ipotesi di tombinatura può creare problemi sotto diversi punti di vista:* *• I corsi d'acqua sono alimentati anche da fontanili la cui chiusura eliminerebbe un'area di interesse ambientale importante;* *• Vengono impattate direttamente due zone umide parte del Parco Agricolo Regionale del Monte Netto (si veda figura 2 relativa alle mitigazioni);* *• A ridosso dell'area del cantiere e della viabilità ad esso connesso esistono due pozzi privati utilizzati per l'irrigazione (uno al confine con il cantiere armamento Gardesana e uno in coincidenza della pista di cantiere prossima al cavalcavia che supera sia il Raccordo Autostradale che la linea AC/AV) quindi è evidente che le aziende agricole che le utilizzano debbano essere messe in condizione di poter continuare le loro attività prevedendo la realizzazione di altri pozzi in un luogo raggiungibile;* *• È presente un pozzo pubblico dal quale verrà attinta acqua per le lavorazioni di cantiere, tuttavia non è chiaro il cono di depressione determinato da un tale utilizzo e se questo risulti significativamente impattante;* *• Sono presente nell'area occupata dal cantiere una serie di fossi di derivazione che servono per l'irrigazione che devono essere mantenuti per garantire l'utilizzo dei fondi agricoli senza l'"indennizzo ad incolto" ma mantenendo la propria produzione. Per i motivi sopra descritti si richiede che vengano valutate soluzioni diverse e che vengano almeno salvaguardati gli aspetti naturalistico-ambientali di tutti i manufatti esistenti. Si ribadisce inoltre che alla fine dell'utilizzo dell'area di cantiere ogni corso d'acqua dovrà essere ripristinato comprese le rive con le specie arboree ora esistenti. [...]*	\	Si rimanda alla controdeduzione del punto FL03.	SI
FL12	Comune di Flero	Flero	7777	06/11/14	DVA-2014-0036746	*OSSERVAZIONE N. 4* *Facendo riferimento alla documentazione "Relazione generale dei Flussi Transito" rev. 0 del 31.03.2014, si rileva che per lo studio del traffico sono stati considerati i dati delle stradi statali e provinciali effettuati in "… rilievi in un giorno feriale infrasettimanale nel periodo ottobre-dicembre 2004". Viene inoltre genericamente riportato: "sono stati comunque consultati i dati pubblici relativi al "Piano del Traffico della viabilità extraurbana" (ultima modifica 30.05.2011) senza rilevare particolari scostamenti di dati utilizzati nel progetto …"* *Si ricorda che, ai sensi dell'art. 36 del CdS, comma 5, il Piano del Traffico (urbano o extraurbano) deve essere aggiornato ogni due anni e quindi dovranno essere effettuati con tale cadenza le campagne di rilievo del traffico. Pertanto dati rilevati nell'anno 2004 non possono essere considerati validi e la loro variazione rispetto al PTVE del 2011 non può considerarsi insignificante.* *Tale mancanza di dati di traffico, si evidenzia dal fatto che non è stato applicato alcun modello di simulazione del traffico in modo da valutare l'aggravio indotto dal cantiere della linea AV/AC sulle strade in esercizio.* *Inoltre gran parte della viabilità nell'ambito del Centro Abitato del Comune di Flero, viene indicata come "viabilità esistente interessata da traffico di cantiere", senza verificare quale peggioramento del Livello di Servizio si avrebbe sulle strade in esercizio.* *Si rileva che nessuna direttrice dei flussi di traffico con Origine/Destinazione le aree di cantiere interessa la SP19, l'unica arteria di tipologia autostradale parallela al tracciato AV/AC.* *Si chiede quindi che venga effettuato un aggiornamento delle indagini di traffico, ed alla luce dei dati raccolti, venga redatta una matrice O/D per applicare un modello di simulazione del traffico e quindi valutare le direttrici ottimali dei flussi di cantiere, al fine di evitare il più possibile l'impatto sulla viabilità ordinaria. Di conseguenza calcolare i livelli di servizio delle strade in esercizio in funzione del traffico indotto dal cantiere.*	\	Nell'ambito della redazione del P.E. verrà effettuato un nuovo studio dei flussi di traffico e verranno rivisti gli aspetti progettuali ad esso connessi, confrontandosi con le Amministrazioni per determinare l'utilizzo effettivo delle viabilità.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
FL13	Comune di Flero	Flero	7777	06/11/14	DVA-2014-0036746	*Si segnala che allo stato attuale l'uscita su Flero del Raccordo Autostradale Ospitaletto-Montichiari è priva della bretella di collegamento alla SP IX/Tangenziale Ovest (opera prevista dal CIPE nella progettazione delle infrastrutture raccordo e TAV). Ciò comporta il transito di veicoli e mezzi pesanti in uscita dal raccordo all'interno dell'abitato del Comune di Flero. L'avvio del cantiere della linea AV/AC deve pertanto essere posticipato rispetto alla realizzazione di tale opera complementare.*	€ 4.450.000	La bretella verrà realizzata secondo il progetto inviato dalla Provincia di Brescia, e collegherà l'uscita di Flero del raccordo ACP con la SPIX, utilizzando il percorso di Via Volta e Via Pirandello, con 4 nuove rotatorie. Vedasi anche osservazioni BS07 e RL092.	SI
FL14	Comune di Flero	Flero	7777	06/11/14	DVA-2014-0036746	*OSSERVAZIONE N. 5* *In riferimento alla viabilità diretta alle aree tecniche e di stoccaggio si osserva che non è possibile utilizzare via Coler per raggiungere tali aree a causa delle caratteristiche geometriche e funzionali della strada non adatta al passaggio dei mezzi pesanti. Inoltre anche le piste di cantiere non bitumate hanno un carattere fortemente invasivo e il raccordo con la viabilità presente aumenta in modo consistente in grado di "perturbazione" ambientale e paesaggistica.* *Per questi tracciati si ritiene che siano state fatte previsioni senza tener conto delle modifiche avvenute, anche a livello della pianificazione comunale, che non ne consentono più l'attuazione. Si evidenzia in tal senso che via La Pira è una strada privata e a fondo cieco (contrariamente a quanto riportato negli elaborati grafici del progetto di che trattasi), non ha sbocchi previsti sulla campagna ad est e sulla località Caselle. Si chiede pertanto che vengano adeguati gli elaborati grafici alla pianificazione comunale vigente, eliminando ogni previsione di sviluppo di via La Pira unitamente alla prevista rotatoria in località Caselle salvaguardando la restante campagna che per quanto riguarda il sud delle infrastrutture, nel PGT vigente è inserita come ampliamento del Parco Agricolo Regionale del Monte Netto.*	\	Nell'ambito della redazione del P.E. verrà effettuato un nuovo studio dei flussi di traffico e verranno rivisti gli aspetti progettuali ad esso connessi, confrontandosi con le Amministrazioni per determinare l'utilizzo effettivo delle viabilità. Pertanto quanto segnalato in merito a via Coler verrà valutato in sede di redazione del P.E. Con riferimento a via La Pira si prende atto della segnalazione che verrà anch'essa recepita in fase di PE.	SI
FL15	Comune di Flero	Flero	7777	06/11/14	DVA-2014-0036746	*OSSERVAZIONE N. 6* *In riferimento all'area tecnica L.2.A.T.23 si chiede che nella definizione della stessa si valuti anche l'intorno e si definisca la viabilità di cantiere necessaria a raccordarsi con l'esistente sottopasso delle Caselle realizzando i tratti mancanti o aggiuntivi da cedere al Comune in fase di ripristino.*	\	L'area tecnica L2.AT.23 risulta già servita dalla viabilità di cantiere. In fase di PE la viabilità sarà meglio definita anche attraverso il confronto con il Comune.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
FL16	Comune di Flero	Flero	7777	06/11/14	DVA-2014-0036746	*OSSERVAZIONE N. 7* *Si osserva che le aree circostanti la linea sono state valutate come agricole a basso valore naturalistico, tuttavia le stesse sono inserite in un Parco Regionale a carattere espressamente agricolo (Parco Agricolo Regionale del Monte Netto), quindi il loro valore dal punto di vista ambientale e paesistico ha una rilevanza elevata. Tale valenza è sottolineata sia dal Piano Urbanistico vigente nel Comune di Flero che dal Piano Territoriale di Coordinamento del Parco.* *Si chiede pertanto che vengano riviste tali valutazioni sul carattere dei suoli attraversati dalla linea prevedendo adeguate mitigazioni e compensazioni.* *Data inoltre la presenze di numerose aree naturali si richiedono ulteriori misure di protezione delle aree con elementi naturali, quali:* *• Fontanili di Via Ferretti – Torricelli e del Vaso Garza del Aspes interessato dal grande cantiere di armamento Gardesana 1);* *• Impianti arbustivi lungo le scarpate e le aree contigue al Raccordo Autostradale;* *• Vasche di accumulo e fitodepurazione delle acque del Raccordo Autostradale;* *• Bosco del vaso Fiume;* *• Eventuali alberi e alberature nelle vicinanze delle opere.*	\	Premesso che alcune delle opere indicate(vasche di accumulo e fitodepurazione del raccordo autostradale, impianti arbustivi lungo le scarpate del raccordo autostradale) non rientrano nelle competenze del Proponente, si fa presente che le opere di mitigazione sono già previste in progetto.	NO
FL17	Comune di Flero	Flero	7777	06/11/14	DVA-2014-0036746	*Dovrà essere inoltre verificata l'accessibilità ai fondi contigui alla linea per gli agricoltori e i proprietari dei fondi agricoli per esercitare le proprie attività.*	\	L'accessibilità ai fondi contigui alla linea per gli agricoltori e i proprietari dei fondi agricoli verrà garantita.	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
FL18	Comune di Flero	Flero	7777	06/11/14	DVA-2014-0036746	*OSSERVAZIONE N. 8* *Relativamente alla componente ambientale del rumore si richiama anzitutto la necessità del progetto esecutivo dell'infrastruttura sia realizzato in conformità a quanto indicato all'art. 4 del DPR 18.11.1998 n. 459, "Regolamento recante le norme di esecuzione dell'art. 11 della legge 26.10.1995, n. 448, in materia di inquinamento acustico derivante da traffico ferroviario".* *Si segnala che dalla lettura della documentazione del progetto definitivo relativa alla cantierizzazione emerge come la componente rumore sia valutata in termini assolutamente generali e generici e scarsamente contestualizzati ai siti presenti sul Comune di Flero. Si chiede quindi in particolare di:* *• Indicare nel progetto esecutivo del cantiere per quali porzioni di FAL si intendono utilizzare barriere acustiche e con che altezza;* *• Valutare impatti acustici ad hoc analizzando i livelli di rumore prodotti ed i vari cicli di lavoro, vista la prolungata durata temporale delle lavorazioni e le postazioni di lavoro fisse (in particolare l'area di lavoro L.2.0.4.). Nello specifico deve essere almeno stimato l'impatto acustico dell'impianto di betonaggio del sito L.2.0.4 e di tutte le opere o attività ad esso connesse, nella consapevolezza che per tale impianto si valuterà l'eventuale opportunità di concessione della deroga alle emissioni acustiche;* *• Valutare la necessità di inserire degli ulteriori punti di monitoraggio acustico, da indicare nel progetto esecutivo, a valle delle precedenti richieste di approfondimento.*	\	Quanto richiesto sarà recepito in fase di progetto esecutivo quando sarà sufficientemente definita le configurazioni delle aree di lavoro.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
FL19	Comune di Flero	Flero	7777	06/11/14	DVA-2014-0036746	*OSSERVAZIONE N. 9* *Un altro aspetto problematico risulta essere quello delle mitigazioni e della restituzione dei terreni agricoli alle condizioni ante-operam. Si sollevano perplessità per il fatto che lo scotico di 40 cm effettuato nelle aree di cantiere – e poi restituito a fine lavori – sia sufficiente a garantire una produttività agricola paragonabile a quella esistente e analogamente si ritiene critico che lo stoccaggio di materiali e le lavorazioni del cantiere non costituiscano un inquinamento nei confronti del suolo che li ospita;* *si richiede pertanto che le aree agricole interessate dal cantiere e dalla relativa viabilità vengano restituite alla comunità con condizioni di produttività agricola paragonabili a quelle ante-operam e che le strade pubbliche esistenti, utilizzare per la viabilità di cantiere vengano ri-asfaltate o restituite in condizioni paragonabili a quelle di inizio lavori.* *Si chiede inoltre che venga prevista una polizza fidejussoria legata al ripristino.* *Si segnala inoltre che le aree del cantiere L.2.0.4 e quelle ad esse prossime sono interessate da un potenziale inquinamento da PCB (Policlorobifenidi) (rilevato dall'ARPA di Brescia) connesso, ma esterno, al Sito di Interesse Nazionale (SIN) ai fini della Bonifica "Brescia-Caffaro" (L05-Legge istituita del SIN n. 179/2002 pubblicata sulla G.U. n. 189 del 13.08.2002 e con Norma di perimetrazione D.M. 24.02.2003 in S.O. alla G.U. del 27.05.2003). L'inquinamento riguarda sia la componente ambientale del suolo che della falda. La movimentazione del suolo quindi richiederebbe la bonifica dello stesso. Tale aspetto necessità di ulteriori approfondimenti.*	\	Le modalità di scotico e di ripristino delle aree che verranno utilizzate temporaneamente come cantieri e/stoccaggi sono state ampiamente collaudate nelle altre tratte di opere AV precedentemente realizzate (Milano-Bologna) o in corso di realizzazione (Treviglio-Brescia) ed hanno garantito la funzionalità all'uso agricolo, paragonabile a quella precedente l'intervento. Le strade pubbliche utilizzate per la viabilità di cantiere saranno ripristinate allo stato originario e restituite all'Amministrazione. Le eventuali garanzie saranno espresse negli accordi di occupazione che saranno di volta in volta definiti. Con riferimento alle aree segnalate come interessate da potenziale inquinamento di PCB, si precisa che i materiali saranno caratterizzati in ambito di redazione del PUT.	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
FL20	Comune di Flero	Flero	7777	06/11/14	DVA-2014-0036746	*OSSERVAZIONE N. 10* *Si evidenzia la potenziale problematicità derivante agli edifici prossimi al viadotto ferroviario per quanto riguarda le vibrazioni prodotte dal passaggio dei convogli ferroviari. Tale problema si manifesta anche nei confronti delle attività produttive nella zona industriale.* *Non paiono compiutamente analizzati tali impatti ambientali che dovranno obbligatoriamente essere presi in considerazione in sede di VIA, con dimostrazione delle vibrazioni prevedibili e proposta di mitigazione.*	\	La problematicità delle vibrazioni è riconducibile ai tratti di linea in rilevato ed in galleria. Fortunatamente nei tratti in viadotto, come quello in oggetto, in relazione alle caratteristiche strutturali dei viadotti la propagazione delle vibrazioni è già trascurabile nei pressi dell'opera ferroviaria, così come peraltro confermato dai rilievi condotti presso le infrastrutture ad Alta Velocità attualmente in esercizio. Per quanto riguarda le attività produttive prossime al rilevato ferroviario, il progetto contiene una analisi delle vibrazioni indotte dal transito ferroviario con l'identificazione degli edifici critici per i quali potrebbe rendersi necessaria l'adozione del sistema di mitigazione già definito. Poiché però l'analisi della propagazione delle vibrazioni dipende da numerosi fattori specifici e che in parte cambiano da punto a punto del territorio attraversato (come caratteristiche del manufatto su cui transita il convoglio, caratteristiche del sottosuolo, caratteristiche delle fondazioni e della struttura dell'edificio) la soluzione che si prevede di adottare (già sperimentata con successo su altre linee ferroviarie) è quella di effettuare puntuali misure in occasione dei primi transiti ferroviari (preesercizio) al fine di identificare quali ricettori effettivamente siano da mitigare e fornire i necessari elementi per il dimensionamento dei setti antivibranti. Ulteriori misure di vibrazioni sono effettuate dopo l'esecuzione dell'intervento di mitigazione al fine di verificarne l'efficacia.	SI Già Previsto
FL21	Comune di Flero	Flero	7777	06/11/14	DVA-2014-0036746	*OSSERVAZIONE N. 11* *Si evidenzia la potenziale problematicità derivante agli edifici prossimi al viadotto ferroviario ed alla linea in generale per quanto riguarda l'impatto elettromagnetico prodotto dall'elettrificazione della linea.* *Non paiono compiutamente analizzati tali impatti ambientali che dovranno obbligatoriamente essere presi in considerazione in sede di VIA, con dimostrazione dei campi magnetici prevedibili e proposta di mitigazione.*	\	Premesso che il progetto preliminare è già stato approvato e dichiarato compatibile dal punto di vista ambientale con prescrizioni con la Delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, è attualmente all'esame del MATTM la verifica di ottemperanza del progetto definitivo. Nel merito gli impatti dovuti all'elettromagnetismo sono stati compiutamente affrontati e tutti gli edifici maggiormente esposti saranno oggetto di monitoraggio ambientale finalizzato alla verifica del rispetto degli inderogabili limiti normativi.	SI Già Previsto
FL22	Comune di Flero	Flero	7777	06/11/14	DVA-2014-0036746	*OSSERVAZIONE N. 12* *In riferimento alle reti dei sotto servizi comunali, si evidenzia che la realizzazione della linea AC/AV preclude ulteriormente la possibilità di allacciare il Borgo Caselle alla rete dell'acquedotto comunale.* *Pertanto ad integrazione di quanto già segnalato dall'Ente gestore AOB2, si chiede di provvedere alla realizzazione del collegamento di cui sopra in modo puntuale e conforme alla normativa vigente.*	\	Il progetto della linea AV/AC prevede già la risoluzione di tutte le interferenze dei pubblici servizi sul territorio esistenti.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
FL23	Comune di Flero	Flero	7777	06/11/14	DVA-2014-0036746	*INTERVENTI COMPENSATIVI RICHIESTI* *A causa della compromissione di due aree umide dovute al passaggio della linea AV/AC si chiede la mitigazione di tale impatto attraverso l'acquisizione e la successiva cessione al Comune anche mediante l'Ente Parco Agricolo Regionale del Monte Netto, dell'area umida ex Sirio (per la quale il Comune ha già un accordo) con le relative pertinenze (terreno, fornace e uffici ex Sirio) oltre al vecchio mulino diroccato a nord della località Coler. […]*	\	La richiesta risulta vaga e si ritiene non rientri nelle competenze del proponente.	NO
FL24	Comune di Flero	Flero	7777	06/11/14	DVA-2014-0036746	*[...] Inoltre si chiede quale compensazione ambientale degli impatti subiti a causa della frammentazione provocata dalla linea un progetto di ripristino paesistico-ambientale attraverso:* *• La valorizzazione delle connessioni Paese-Parco ed in particolare di:* *o Strada del Torrazzo (Via Ferretti – Torricelli);* *o Via Coler;* *o Vaso Fiume e aree attigue alle boschine;* *o Sottopasso Via Don Maestrini;* *o Sottopasso Via Caselle;* *• La valorizzazione del tratto di rete ecologica lungo la linea attraverso:* *o La naturalizzazione e la realizzazione di un percorso (compresa la passerella ciclopedonale Via Coler) nell'incluso tra la linea AC/AV ed il Raccordo Autostradale (indicativamente dalla progressiva 80+000 dalla quale il percorso potrebbe connettersi con la zona umida ex Sirio alla progressiva 81+270 oltrepassando Via Coler);*	€ 850.000	Si propone, per la valorizzazione richiesta, la naturalizzazione e realizzazione di un percorso ciclopedonale nell'area interclusa tra linea AV e raccordo autostradale (da pk 80+427 a pk 81+268). Si propongono inoltre piantumazioni, nelle aree limitrofe all'attraversamento ferroviario, delle vie: strada del Torrazzo; Via Coler; vaso Fiume Via Don Maestrini Via Caselle.	SI
FL25	Comune di Flero	Flero	7777	06/11/14	DVA-2014-0036746	*o La mitigazione dell'impatto ambientale tramite fasce boscate verso il paese e verso il Parco Agricolo del Monte Netto;* *o La riqualificazione del sistema idrografico e della vegetazione ripariale riconfigurandolo come elemento portante della rete ecologica locale. […]*	\	Le richieste sono generiche e non ne consentono la relativa fattibilità tecnico - economica.	NO
FL26	Comune di Flero	Flero	7777	06/11/14	DVA-2014-0036746	*Altre opere compensative riguardano principalmente la viabilità e gli aspetti naturali e possono essere sintetizzate come segue:* *• Ultimazione del collegamento tra la rotatoria di ingresso/uscita al "Raccordo Autostradale tra il casello di Ospitaletto (A4) il nuovo casello di Poncarale (A21) e l'aeroporto di Montichiari" sita in Comune di Flero e la SP IX (Figura 3) da realizzarsi prima dell'inizio dei lavori. L'intervento passante per l'attuale Via Alessandro Volta e Via Leonardo Da Vinci, è previsto nel progetto CIPE e nell'accordo di programma Provincia, Centro Padane, Comune di Flero, Comune di Capriano del Colle.*	€ 420.000	Il collegamento richiesto si ritiene fattibile.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
FL27	Comune di Flero	Flero	7777	06/11/14	DVA-2014-0036746	*• Realizzazione dell'itinerario ciclo-pedonale da Brescia a Monticelli d'Oglio nei Comuni di Flero, S.Zeno Naviglio, Capriano del Colle e Poncarale per la valorizzazione dei percorsi di mobilità dolce all'interno del Parco Agricolo Regionale del Monte Netto. Tale itinerario è stato già approvato dal Comune con delibera del C.C. n. 6 del 14.03.1999 (figura 5);* *• Per garantire la tutela assoluta dell'area a sud della linea sotto il profilo ambientale e naturalistico (sia per gli aspetti legati all'attività agricola ed alle aree naturali si chiede la riqualificazione di aree cruciali quali nodi della rete ecologica come i percorso verso il Monte Netto (strade poderali e ponticelli di collegamento, rete sentieristica). Tali aspetti sono sottolineati anche da progetto "Un corridoio ecologico per il Fiume Mella" che si vorrebbe vedere realizzato e relativo, oltre che al Comune di Flero, anche ai Comuni di Castel Mella, Azzano Mella, Capriano del Colle, Poncarale oltre ai Comuni di Collebeato, Brescia, Roncadelle, Dello, Offlaga, Manerbio, Leno, Cigole, Pavone del Mella, Milzano e Pralboino;*	\	Si ritiene che le richieste non siano valutabili in quanto siano molto generiche ed estese ad un ambito vasto. Peraltro il tracciato non interessa il territorio del comune di Flero.	NO
FL28	Comune di Flero	Flero	7777	06/11/14	DVA-2014-0036746	*• Realizzazione di una rotatoria e di un tratto di strada di collegamento tra Via XX Settembre e Via Brescia come previsto dal Piano di Governo del Territorio vigente (figura 4). Tale compensazione era già stata accettata al momento del progetto preliminare anche se con un disegno ed un impatto diverso;*	€ 1.130.000	La richiesta del Comune è accoglibile.	SI
FL29	Comune di Flero	Flero	7777	06/11/14	DVA-2014-0036746	*• Formazione di nuovi fontanili a fronte di quelli eliminati o compromessi;* *• Miglioramento forestale aree bosco-aree umide;* *• Salvaguardia mediante cameretta di protezione della nascita del Vaso Orso così come già realizzato da Centro Padane sul rilevato del Raccordo Autostradale;* *• Acquisizione al patrimonio del Comune dell'area di risulta della proprietà Merigo S.p.A.*	\	Le richieste sono molto generiche e pertanto non è possibile l'analisi di fattibilità tecnica ed economica..	NO
FL30	Comune di Flero	Flero	7777	06/11/14	DVA-2014-0036746	*Ulteriori osservazioni (allegati alla DVA-00-2014-0036746)* **prot. 0007718 Comune di Flero– Sig. Saiani Giacomo** Via Giorgio La Pira ha una sezione ridotta ad uso privato. Il traffico dovuto al passaggio dei mezzi pesanti comporterebbe: una riduzione delle aree destinata alla manovra dei mezzi privati, aumento di PM10, inquinamento acustico e ambientale, nonché un danno economico.	\	La via La Pira non è interessata da opere di cantierizzazione. Le modifiche alla viabilità saranno recepite in fase di PE (si veda anche controdeduzione all'osservazione FL14).	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
FL31	Comune di Flero	Flero	7777	06/11/14	DVA-2014-0036746	*Ulteriori osservazioni (allegati alla DVA-00-2014-0036746)* *prot. 0007714 e 0007715 Comune di Flero– Sigg. Salvalai Francesco, Longhi Giampiero, Salvalai Angiolino* *L'esproprio N. di Piano 54 Foglio 11 Mappale 29 della proprietà del Sig. Salvalai Francesco che corrispondente ad una porzione di via Giorgio La Pira dovrà essere stralciato in quanto l'area non è funzionale alla cantierizzazione, neppure dal punto di vista geometrico. Si chiede che venga utilizzata Via Ghandi in luogo di via Giorgio La Pira.*	\	La via La Pira non è interessata da opere di cantierizzazione. Le modifiche alla viabilità saranno recepite in fase di PE (si veda anche controdeduzione all'osservazione FL14).	SI
FL32	Comune di Flero	Flero	7777	06/11/14	DVA-2014-0036746	***prot. 0007746 Comune di Flero– Consorzio Irriguo Vaso Salice*** *L'area di stoccaggio L.2.S.T.24 crea un impedimento al deflusso delle acque. Pertanto, necessita di un progetto particolareggiato quotato.*	\	In fase di progettazione esecutiva si provvederà ad approfondire risolvere la tematica segnalata, concordando la soluzione con il consorzio irriguo.	SI
FL33	Comune di Flero	Flero	7777	06/11/14	DVA-2014-0036746	***prot. 0007747 Comune di Flero– Consorzio Irriguo Vaso Fiume di Fornaci*** *L'area di cantiere L.2.O.4 è posizionato sul Vaso della Tombolino. Pertanto, necessita di un progetto particolareggiato quotato.*	\	Si è disponibili in fase di Progettazione Esecutive a prevedere le misure idonee a risolvere la problematica segnalata, in accordo con gli Enti preposti.	SI
FL34	Comune di Flero	Flero	7777	06/11/14	DVA-2014-0036746	**prot. 0007748 Comune di Flero– Consorzio Irriguo Vaso Fiume di Poncarale** La linea interferisce alla pk 81+500 con un fontanile. Pertanto, si chiede di spostare il fontanile in località "Le Sorgive".	\	Si prende atto della segnalazione. In fase di redazione del Progetto Esecutivo sarà sviluppato il progetto di spostamento del fontanile.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
FL35	Comune di Flero	Flero	7777	06/11/14	DVA-2014-0036746	prot. 0007666 Comune di Flero– Sigg. Zanotti Giuseppe, Zanotti Angelo, Zanotti Albastella, Zanotti Beniamino. L'esproprio per la strada (color seppia) F12 Map.242(A). Si chiede se la strada sia necessaria e di individuare un tracciato meno invasivo. Area a Sud del Tracciato F12 Mapp. 242,274, 249, 253(B). Le aree a verde sono interposte ad un canale che lo rederebbero inutilizzabile. [...] Area per la realizzazione di strade F12 Mapp. 260-30. In sostituzione, si chiede di utilizzare un tratta di strada esistente e inutilizzato della ex Via Caselle. Nel foglio 3/3 di Flero è erroneamente indicato Foglio 8 in luogo di Foglio 12. Deviazione canali e strade (color seppia) posti a nord del tracciato e della corda molle Foglio 12 Mapp. 254, 243. Si chiede che queste aree siano lasciate ad uso agricolo. prot. 0007775 Comune di Flero–Euroinvestimenti SRL La nota è la stessa della nota con prot. DVA-00-2014-0036743 prot. 0007776 Comune di Flero-Marco Mariani I mappali n. 163, 164, 165 non sono semplicemente seminativi asciutti, ma irrigui (di fatto, nel mappale 162 è presente un pozzo irriguo. Nel mappale n. 163 strada bianca, non è riportato nella parte a sud del tracciato! Va comunque reinserito. Che ne sarà dei mappali 163 e 164? Verranno ripiantumati? Mappale n. 65. Si chiede di non utilizzare queste aree.	\	Si prende atto delle segnalazioni che verranno considerate in fase di redazione del Progetto Esecutivo.	SI
FL36	Comune di Flero	Flero	7777	06/11/14	DVA-2014-0036746	prot. 0007666 Comune di Flero– Sigg. Zanotti Giuseppe, Zanotti Angelo, Zanotti Albastella, Zanotti Beniamino. [...] Area a Sud del Tracciato F12 Mapp. 242,274, 249, 253. Si chiede di realizzare della BA. [..]	\	Il progetto prevede la realizzazione di barriere antirumore nel tratto segnalato dall'osservazione. In ogni caso si precisa che il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) è il risultato dell'applicazione di un modello matematico che sulla base delle caratteristiche della sorgente (emissioni sonore in base alla tipologia di convoglio, al numero dei treni, alla velocità ed alla tipologia dell'opera ferroviaria) e delle caratteristiche del ricettore (altezza degli edifici, destinazione d'uso, distanza dalla linea, presenza di eventuali altri manufatti) finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	SI già previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
354	Geom. Angelo Zamboni	Sommacampagna	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0036769	*In particolare mi ha colpito il tracciato della posa della linea elettrica per alimentare la cabina denominata S.S.E. (AC) 3KV di Sona (Vr).* *La nuova linea, come da progetto, dovrebbe allacciarsi ad una già esistente, tra il sostegno 51 ed il sostegno 50, mediante la posa di sostegni, alti 20 metri, procedendo verso la nuova cabina, su una doppia linea posta su 10 sostegni, di altezza variabile tra i 20 ed i 15 metri.* *Appare certo che tale intervento avrà un grossissimo impatto ambientale, con danni gravi, considerando che la zona interessata è sottoposta al vincolo di tutela ambientale.* *L' Amministrazione comunale di Sommacampagna (VR) ed la Sovrintendenza per i Beni Ambientali della Provincia di Verona, hanno difeso con tenacia, nel tempo, questa delicata area, bocciando ogni progetto edificatorio.* *Con la presente, date queste premesse, si propone:* *l'interramento delta linea nell'area di progetto, ad una profondità adeguata a consentire la coltivazione di piante arboree.* *Oppure lasciare la linea elettrica aerea spostandola però sul lato opposto della strada Morenica (lato Est), come evidenziato con colore rosso nella tavola dimostrativa che allego, dove non ci sono vincoli di tutela ambientale ed evitando la posa dei piloni V01 1 e V02 2.*	\	L'interramento dell'elettrodotto non potrà essere considerato in ragione degli alti costi di realizzazione.	NO
74	Sig. Giovanni Zanetti	Castelnuovo	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0036773	*Osservazioni inerenti agli immobili di via San Lorenzo 39 Cavalcaselle - Comune di Castelnuovo.* *Si chiede la salvaguardai dell'abitazione che in pianta risulta essere a 30m dal binario esterno, nonché adeguare mitigazioni dai rumori e dalle vibrazioni.*	\	La richiesta non è pertinente in quanto l'osservazione si riferisce a opere non oggetto della procedura di VIA. Tuttavia si fa presente che il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) e il loro posizionamento è il risultato dell'applicazione di un modello matematico basato sulle caratteristiche della sorgente e del ricettore finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative. Per quanto riguarda le vibrazioni è prevista la mitigazione mediante setti antivibranti in corrispondenza degli edifici individuati come critici; inoltre ove si registrerà con il monitoraggio ambientale, in preesercizio, il superamento dei limiti saranno adottate le stesse azioni mitigative.	SI Già previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
469	Avv. Andrea Benedetti	Sona	Nessun Protocollo	05/11/2014	DVA-2014-0036797	Osservazioni inerenti agli immobili e terreni censiti al F.27 mapp. 38,40, 41, ed altri. […] **a) Nuovo sottopasso di via Palazzo.** Con quest'opera si verrebbe a riparare, in misura considerevole, la pesantissima lesione del diritto di proprietà provocata nel decennio scorso con la sconsiderata chiusura del passaggio a livello di Via Palazzo. All'epoca, il Comune dava, irragionevolmente e con errata valutazione dei pubblici interessi, il proprio benestare alla chiusura del citato passaggio a livello richiesta da R.F.I. […] Non vedendo tale danno risarcito/indennizzato, nemmeno mediante la costruzione di un'opera (il nuovo sottopasso) che costituirebbe una valida alternativa al passaggio ora intercluso,[...] Dal punto di vista più specifico della tutela ambientale, la nuova opera risolverebbe i problemi che derivano dal totale abbandono della strada bianca esistente (Via Campagnola): stante tale abbandono, tale stradello è da anni una vera e propria discarica a cielo aperto, […] Dunque che l'opera venga costruita, a condizione che venga terminata prima di interrompere la viabilità esistente e a piena regola d'arte (soprattutto con un buon drenaggio delle acque meteoriche) e innegabilmente positivo per chi scrive [...]	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa comunque che la transitabilità verrà comunque sempre garantita.	SI Già previsto
275	Sigg. Adami, Vantini, Boscaini, Cordioli, Sambugaro, Peretti, Vezzola, Busatta, Rudari, Gaburro, Residori, Toffalini, Spinelli, Girardi, Cungo, Carcereri e Vincenzi	Sommacampagna	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0036798	*[…]* *Cavalcavia di via Rampa* *[…]* *Al contrario, posta l'inesistenza di infrastrutture di bypass del centro di Lugagnano, la realizzazione di questa struttura comporterebbe un ulteriore appesantimento del traffico in entrata (sud verso nord) non smaltibile dalla viabilità comunale. Si realizzerebbe "collo di Bottiglia" a deperimento della zona residenziale di Lugagnano. Infine, l'opera ha un forte impatto visivo per I' altezza e la prossimità all' edificato poiché è prevista un' altezza di oltre 20 metri . Oltre all'evidente impatto ambientale intrinseco, con la realizzazione di tale progetto, l'intera zona si troverebbe a dover fronteggiare uno spropositato aumento del traffico e delle emissioni di polveri e di rumori connessi. Si ritiene che l'opera non debba essere realizzata ed al fine di mantenere la funzionalità viaria esistente si propone di mantenere l'attraversamento intercomunale attraverso un nuovo sottopasso interrato o attraverso l'allargamento del sottopasso esistente.* *Si richiede inoltre di allargare la strada ponendo ai lati passaggi ciclopedonali, utili per il collegamento dei due centri abitati Lugagnano e Caselle.*	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA. Si rimanda l'esame della richiesta all'osservazione del Comune di Sommacampagna SO22.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
276	Sigg. Adami, Vantini, Boscaini, Cordioli, Sambugaro, Peretti, Vezzola, Busatta, Rudari, Gaburro, Residori, Toffalini, Spinelli, Girardi, Cungo, Carcereri e Vincenzi	Sommacampagna	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0036798	*Nella denegata ipotesi di rigetto dell' osservazione, si richiede che vengano prescritti interventi di mitigazione del forte impatto dell'opera in rilevato con realizzazione di barriere di mitigazione artificiali e cordoni ambientali ad alto fusto su ambedue i lati est - ovest del viadotto.*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che si ritiene sufficiente quanto previsto dal progetto come opere a verde anche per non sottrarre ulteriormente suolo agricolo.	NO
277	Sigg. Adami, Vantini, Boscaini, Cordioli, Sambugaro, Peretti, Vezzola, Busatta, Rudari, Gaburro, Residori, Toffalini, Spinelli, Girardi, Cungo, Carcereri e Vincenzi	Sommacampagna	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0036798	*Impatto ambientale della linea AC/AV* *Gli esponenti risiedono in un'area posta entro i 300 metri, a nord e sud, dalla nuova linea ferroviaria ad alta velocita su cui transiteranno treni ad oltre 250 km/h. E' noto che l 'impatto da rumore sui territori contigui alle linee ferroviarie e il relativo disturbo subito dai cittadini crescono con l' aumento della velocità dei treni. […]* *Si richiede dunque la predisposizione di barriere fono assorbenti in corrispondenza dell'albergo con un'altezza tale da impedire l'effetto di deviazione del rumore verso I' alto.* *Si richiede che vengano installati sulla tratta in oggetto dei tappeti di assorbimento delle vibrazioni volti al contenimento della propagazione delle onde vibrazionali, altresì certamente percepibili nei piani interrati dell'immobile - Vedi osservazioni puntuali - 003675.*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) e il loro posizionamento è il risultato dell'applicazione di un modello matematico basato sulle caratteristiche della sorgente e delricettore finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative. Anche per quanto concerne la componente vibrazioni, è stato condotto apposito studio per individuare le aree che necessitano di interventi per ridurre la trasmissione delle vibrazioni	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
278	Sigg. Adami, Vantini, Boscaini, Cordioli, Sambugaro, Peretti, Vezzola, Busatta, Rudari, Gaburro, Residori, Toffalini, Spinelli, Girardi, Cungo, Carcereri e Vincenzi	Sommacampagna	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0036798	*Espropriazioni ed occupazioni* *Nella zona in esame si rilevano numerose contraddizioni tra gli elaborati progettuali, in particolare alla rappresentazione grafica delle aree tecniche , di stoccaggio e le strade di cantiere non corrispondono le medesime aree nei piani particellari di occupazione ed espropriazione. Inoltre, per tutta la durata del cantiere, ipotizzabile in 7 anni, vi saranno evidenti compromissioni della vita degli esponenti. Soprattutto in relazione a tali situazioni, l'indennizzo da espropriazione non può essere limitato solo a quanto previsto nella relazione generale di tratta.* *Si richiede che vengano risolte le contraddizioni integrando e/o correggendo gli elaborati progettuali rendendoli chiari ed univoci.* *Si chiede, pertanto, di prevedere nel progetto definitivo un indennizzo per gli eventuali danni che subiranno i. residenti in conseguenza delle opere previste per la line a AV/ AC.*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che eventuali incongruenze tra elaborati saranno risolte in sede di progettazione esecutiva e che gli evntuali danni saranno compensati a termini di legge	SI Già previsto
279	Sigg. Adami, Vantini, Boscaini, Cordioli, Sambugaro, Peretti, Vezzola, Busatta, Rudari, Gaburro, Residori, Toffalini, Spinelli, Girardi, Cungo, Carcereri e Vincenzi	Sommacampagna	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0036798	*Misure di Mitigazione e di compensazione* *[...]* *Si richiede in particolare di adottare misure per il contenimento delle vibrazioni del passaggio della nuova linea attraverso l'installazione di barriere fonoassorbenti e cordoni ambientali.* *Si richiede la completa riqualificazione della zona con la predisposizione di adeguate misure di mitigazione in prossimità dell'abitato, prevedendo anche barriere anti tumore temporanea nelle vicinanze delle strade e delle aree di lavorazione, e con la costruzione di un sistema ciclopedonale tale preservare la vocazione dell' area.*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, in ogni caso si fa presente che per le fasi di cantiere sono stati condotti studi specifici atti ad individuare le aree di potenziale criticità e a prevedere per queste gli interventi necessari per ricondurre nei limiti di legge i livelli attesi, così ad esempio il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi. Per la protezione dal rumore durante l'esercizio della linea è stato condotto il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) e il loro posizionamento è il risultato dell'applicazione di un modello matematico basato sulle caratteristiche della sorgente e del ricettore finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative. Anche per quanto concerne la componente vibrazioni, è stato condotto apposito studio per individuare le aree che necessitano di interventi per ridurre la trasmissione delle vibrazioni. Con riferimento alla richiesta di una pista ciclopedonale non sono forniti sufficienti dettagli da consentire la valutazione delle richiesta.	SI Già previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
455	Sigg. Adami, Vantini, Boscaini, Cordioli, Sambugaro, Peretti, Vezzola, Busatta, Rudari, Gaburro, Residori, Toffalini, Spinelli, Girardi, Cungo, Carcereri e Vincenzi	Sona	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0036798	*[…]* *Cavalcavia di via Rampa* *[…]* *Al contrario, posta l'inesistenza di infrastrutture di bypass del centro di Lugagnano, la realizzazione di questa struttura comporterebbe un ulteriore appesantimento del traffico in entrata (sud verso nord) non smaltibile dalla viabilità comunale. Si realizzerebbe un "collo di Bottiglia" nella zona residenziale di Lugagnano. Infine, l'opera ha un forte impatto visivo per l' altezza e la prossimità all' edificato poiché è prevista un' altezza di oltre 20 metri . Oltre all'evidente impatto ambientale intrinseco, con la realizzazione di tale progetto, l'intera zona si troverebbe a dover fronteggiare uno spropositato aumento del traffico e delle emissioni di polveri e di rumori connessi* *Si ritiene che l'opera non debba essere realizzata ed al fine di mantenere la funzionalità viaria esistente si propone di mantenere l'attraversamento intercomunale attraverso un nuovo sottopasso interrato o attraverso l'allargamento del sottopasso esistente.* *Si richiede inoltre di allargare la strada ponendo ai lati passaggi ciclopedonali, utili per il collegamento dei due centri abitati Lugagnano e Caselle.*	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA. Si rimanda l'esame della richiesta all'osservazione del Comune di Sommacampagna SO22.	NO
456	Sigg. Adami, Vantini, Boscaini, Cordioli, Sambugaro, Peretti, Vezzola, Busatta, Rudari, Gaburro, Residori, Toffalini, Spinelli, Girardi, Cungo, Carcereri e Vincenzi	Sona	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0036798	*Nella denegata ipotesi di rigetto dell' osservazione, si richiede che vengano prescritti interventi di mitigazione del forte impatto dell'opera in rilevato con realizzazione di barriere di mitigazione artificiali e cordoni ambientali ad alto fusto su ambedue i lati est - ovest del viadotto.*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che si ritiene sufficiente quanto previsto dal progetto come opere a verde anche per non sottrarre ulteriormente suolo agricolo.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
457	Sigg. Adami, Vantini, Boscaini, Cordioli, Sambugaro, Peretti, Vezzola, Busatta, Rudari, Gaburro, Residori, Toffalini, Spinelli, Girardi, Cungo, Carcereri e Vincenzi	Sona	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0036798	*Impatto ambientale della linea AC/AV* *Gli esponenti risiedono in un'area posta entro i 300 metri, a nord e sud, dalla nuova linea ferroviaria ad alta velocità su cui transiteranno treni ad oltre 250 km/h. E' noto che l 'impatto da rumore sui territori contigui alle linee ferroviarie e il relativo disturbo subito dai cittadini crescono con l' aumento della velocità dei treni. […]* *Si richiede dunque la predisposizione di barriere fono assorbenti in corrispondenza dell'albergo con un'altezza tale da impedire l'effetto di deviazione del rumore verso l' alto.* *Si richiede che vengano installati sulla tratta in oggetto dei tappeti di assorbimento delle vibrazioni volti al contenimento della propagazione delle onde vibrazionali, altresì certamente percepibili nei piani interrati dell'immobile - Vedi osservazioni puntuali - 003675.*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) e il loro posizionamento è il risultato dell'applicazione di un modello matematico basato sulle caratteristiche della sorgente e del ricettore finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative. Anche per quanto concerne la componente vibrazioni, è stato condotto apposito studio per individuare le aree che necessitano di interventi per ridurre la trasmissione delle vibrazioni	SI Già previsto
458	Sigg. Adami, Vantini, Boscaini, Cordioli, Sambugaro, Peretti, Vezzola, Busatta, Rudari, Gaburro, Residori, Toffalini, Spinelli, Girardi, Cungo, Carcereri e Vincenzi	Sona	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0036798	*Espropriazioni ed occupazioni* *Nella zona in esame si rileva numerose contraddizioni tra gli elaborati progettuali, in particolare alla rappresentazione grafica delle are . tecniche , di stoccaggio e le strade di cantiere non corrispondono le medesime aree nei piani particellari di occupazione ed espropriazione. Inoltre, per tutta la durata del cantiere, ipotizzabile in 7 anni, vi saranno evidenti compromissioni della vita degli esponenti. Soprattutto in relazione a tali situazioni, l'indennizzo da espropriazione non può essere limitato solo a quanto previsto nella relazione generale di tratta.* *Si richiede che vengano risolte le contraddizioni integrando e/o correggendo gli elaborati progettuali rendendoli chiari ed univoci.* *Si chiede, pertanto, di prevedere nel progetto definitivo un indennizzo per gli eventuali danni che subiranno i residenti in conseguenza delle opere previste per la line a AV/ AC.*	\	Si precisa che eventuali incongruenze tra elaborati saranno risolte in sede di progettazione esecutiva e che gli eventuali danno saranno compensati a termini di legge	SI Già previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
459	Sigg. Adami, Vantini, Boscaini, Cordioli, Sambugaro, Peretti, Vezzola, Busatta, Rudari, Gaburro, Residori, Toffalini, Spinelli, Girardi, Cungo, Carcereri e Vincenzi	Sona	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0036798	*Misure di Mitigazione e di compensazione* *[…]* *Si richiede in particolare di adottare misure per ii contenimento delle vibrazioni del passaggio della nuova linea attraverso l'installazione di barriere fonoassorbenti e cordoni ambientali.* *Si richiede la completa riqualificazione della zona con la predisposizione di adeguate misure di mitigazione in prossimità dell'abitato, prevedendo anche barriere anti .tumore temporanea nelle vicinanze delle strade e delle aree di lavorazione, e con la costruzione di un sistema ciclopedonale tale preservare la vocazione. dell' area.*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, in ogni caso si fa presente che per le fasi di cantiere sono stati condotti studi specifici atti ad individuare le aree di potenziale criticità e a prevedere per queste gli interventi necessari per ricondurre nei limiti di legge i livelli attesi, così ad esempio il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi. Per la protezione dal rumore durante l'esercizio della linea è stato condotto il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) e il loro posizionamento è il risultato dell'applicazione di un modello matematico basato sulle caratteristiche della sorgente e del ricettore finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative. Anche per quanto concerne la componente vibrazioni, è stato condotto apposito studio per individuare le aree che necessitano di interventi per ridurre la trasmissione delle vibrazioni. La costruzione di una pista ciclopedonale non è pertinente con la procedura.	SI Già previsto
516	Sig. Gianni Moschini	Sona	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0036800	*La Linea Ferroviaria e le opere connesse provocheranno un danno incalcolabile alla proprietà e alla produzione, venendo meno le caratteristiche ambientali succitate.* *Non è dato sapere se sarà possibile accedere alla proprietà, da quali vie, se verranno mantenuti gli accessi attuali ed in tal caso se gli stessi saranno resi più agevoli, vista la loro prossimità ed incompatibilità con le citate opere, inoltre, il riposizionamento della strada comunale comporta un danno immediato al vigneto sito nei mappali 545 e 53, che 1 perderà filari di uva pregiata.* *Con la presente osservazione si sottolinea che il posizionamento della strada sul lato opposto, quanto meno, permetterebbe di mantenere la produzione almeno sino a quando la cantierizzazione lo consentirà, in quanto, le polveri e le vibrazioni, come è noto, causeranno il decremento e l'ammaloramento della produzione, con conseguenti gravi danni all'Azienda, di cui dovrà chiedersi il pieno risarcimento.*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che: - saranno garantiti gli accessi alle proprietà; - si procederà sulla base delle normative vigenti (DPR327/2001 e successive modifiche ed integrazioni) per il riconoscimento di indennizzi alle proprietà interessate in presenza di danni. In ogni caso prima della fase esecutiva si terranno incontri con le singole proprietà per approfondire con maggior dettaglio le tematiche interessate.	SI Già previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
517	Sig. Gianni Moschini	Sona	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0036800	*Il progetto, di cui si e potuta avere solo sommaria visione, non fornisce, inoltre, indicazioni fondamentali, quali il posizionamento dell'elettrodotto, delle opere di mitigazione, se previste, la futura viabilità, gli accessi alla proprietà, le opere di cantierizzazione ed ogni altra opera connessa alla realizzazione delle infrastrutture.*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA si precisa che il progetto della cantierizzazione riporta la posizione delle diverse tipologie di cantieri, delle aree tecniche, delle aree di stoccaggio nonchè della viabilità esistente e nuova a servizio dei mezzi, nonchè in dettaglio il posizionamento dell'elettrodotto e le caratteristiche dello stesso.	SI Già previsto
518	Sig. Gianni Moschini	Sona	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0036800	*Si dovranno installare barriere a protezione degli edifici durante le fasi della lavorazione, avendo cura che i mezzi evitino immissioni di rumore, polveri ed altro che superi la normale tollerabilità.*	\	Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi. Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, …	SI Già previsto
519	Sig. Gianni Moschini	Sona	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0036800	*Con la presente si chiede, pertanto, formalmente un accesso in luogo in contraddittorio, a data da destinarsi con chi di competenza, al fine di fotografare lo stato dei luoghi, in previsione dell'arrecarsi di gravi danni, nonché un costante monitoraggio del territorio e delle unità immobiliari adiacenti la costruenda infrastruttura, ciò avuto particolare riguardo alla fase di cantierizzazione, in quanto, la conformazione dei luoghi, la vicinanza delle unità abitative alle costruende opere, benché non coinvolte dall'esproprio, nonché la presenza dei pregiati vigneti, le rende del tutto incompatibili con le medesime, comportandone un fortissimo deprezzamento e la quasi azzerata commerciabilità, ne consegue che la proprietà dovrà essere integralmente indennizzata in base suo valore, anche in termini di costo di ricostruzione.*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA si precisa che prima dell'inizio delle attività le imprese esecutrici in situazioni specifiche effettueranno una verbalizzazione in contradditorio dello stato di fatto degli immobili che potrebbero subire negativi effetti per la presenza di lavorazioni prossimità degli stessi. Si procederà sulla base delle normative vigenti (DPR327/2001 e successive modifiche ed integrazioni) per il riconoscimento di indennizzi alle proprietà interessate in presenza di danni.	SI Già previsto
520	Sig. Gianni Moschini	Sona	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0036800	*Si chiede pertanto l'esproprio integrale e la corresponsione del relativo indennizzo, considerandosi e valutandosi il danno complessivamente arrecato, che dovrà tenere in debito conto i costi di riacquisto del terreno e degli immobili; la cui ricerca è assai difficile, poiché nella Provincia di Verona e nella fattispecie nel Comune di Sona, quanto si riesce a reperire ha costi elevatissimi, dovendo essere garantita la continuazione dell'attività lavorativa ed il reperimento di altri idonei terreni e/o fabbricati.*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA si precisa che si procederà sulla base delle normative vigenti (DPR327/2001 e successive modifiche ed integrazioni) per il riconoscimento di indennizzi alle proprietà interessate in presenza di danni.	SI Già previsto
521	Sig. Gianni Moschini	Sona	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0036800	*Nella fase di progettazione dell'Opera non sembrano essersi adeguatamente considerate le istanze di conservazione delle condizioni ambientali, conformemente agli interessi fondamentali della collettività ed alla qualità della vita, in difesa delle risorse naturali.* *Per quanto di competenza del Ministero dell'Ambiente a tutt'oggi non è dato sapere se esistano appropriati studi di un impatto ambientale sul territorio interessato, progetti alternativi, oppure, se sono stati approntati strumenti di tutela, atti a salvaguardare il territorio e la collettività anche con tecnologie d'avanguardia.*	\	Si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati anche a seguito della presentazione della Valutazione di Impatto Ambientale (compatibilità ambientale dell'opera).	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
538	Sig.ra Ornella Ruffo	Verona	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0036816	Osservazioni inerenti agli immobili e terreni censiti al Foglio 282, Mappale n. 12, *posto in prossimità della fine tratta della Linea ferroviaria e dai raccordi per il Quadrante Europa e dal cantiere ivi previsto, dichiaro la mia assoluta contrarietà alla realizzazione del cantiere sulla mia proprietà in quanto lo stesso pregiudica pesantemente la mia azienda agricola sia da un punto di vista operative che economico.* *L'appezzamento interessato rappresenta circa il 60% del terreno della mia azienda ed in termini economici incide per l'80% della redditività della mia azienda ad indirizzo frutticolo, con commercializzazione e trasformazione della frutta come vendita diretta.*	\	In sede di progettazione esecutiva si effettueranno le necessarie valutazioni al fine di ridurre l'impatto della rotonda e dell'area di stoccaggio. Si fa presente che si procederà sulla base delle normative vigenti (DPR327/2001 e successive modifiche ed integrazioni) per il riconoscimento di indennizzi alle proprietà interessate in presenza di danni. In ogni caso prima della fase esecutiva si terranno incontri con le singole proprietà per approfondire con maggior dettaglio le tematiche interessate.	SI Già previsto
448	Sigg. Virginio Moletta, Cristina Mletta, Agostina Moletta, Elmi Moletta, Federico Venturini	Sona	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0036818 e DVA-2014-0037050	*Osservazioni inerenti agli immobili al Foglio 30 mapp. 866sub1, 866 sub2, 976 sub 1,976sub2, 976sub3, 893, 894, 897sub1, 897sub3, 897sub4.* *a)Danni da rumore (IN0500DE2RGIM00060011 RUMORE: ESERCIZIO FERROVIARIO-RELAZIONE ; INOSOODE2NZIM00060011 RUMORE E Vibrazioni ALBUM UBICAZIONE DEI RICETTORI 1 :2500 planimetrie ; IN0500DE2SHIM00060011 RUMORE E VIBRAZIONl SCHEDE DI CENSIMENTODEI RICETTORI foto case);* *b)Danni da vibrazioni (vibrazionl IN0500DE2RGIM00060031 VIBRAZIONl ESERCIZIO FERROVIARIO-RELAZIONE IN0500DE2SHIM00060011 RUMORE E VIBRAZIDNl SCHEOE DI CENSIMENTODEI RICETTORI: IN0500DE2NZIM00060011 RUMORE E VIBRAZIONl ALBUM UBICAZIONE Dei RICETTORI.);* *c)Danni da polvere dl cantierizzazione (IN0500DE2RHIM00010011 Valutazione impatto polveri attività Fronte Avanzamento Lavori; VIA._ CANT!ERIZZAZIONE\VIA_2\ CANTIERIZZAZIONE IN0500DE2P5!M00010241 Sona S.Giorgio ; CANTIERIZZAZIONE iN0500DE2P51MOOOI0251 Sommacampagna);* *d) Danni da viabilità di cantiere povere ,rumore e viabilità (VIA_CANTIERIZZAZIONE\VIA_3\PMA_CANTIERIZZAZIONE IN0500DE2N3AR00020031 traffico stradale I cava I discarica di cantiere; INOSOOOE2P51A00000150 viabilità e punti critici Sona ,S.Giorgio; INOSOODE2P51A00000160 viabilità e punti critici Lugagnano Sommacampagna Casella);* *e)Danni da eccessiva luminosità notturna non analizzata negli elaborati di progetto;*	\	Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, … Per quanto riguarda le vibrazioni in corso d'opera, dagli studi effettuati, non sono state evidenziate situazioni di criticità.	SI Già previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
449	Sigg. Virginio Moletta, Cristina Mletta, Agostina Moletta, Elmi Moletta, Federico Venturini	Sona	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0036818 e DVA-2014-0037050	*Le nostre proprietà sono confinanti alla galleria naturale km 131+100+100+100 la nostra preoccupazione riguarda la vibrazione del terreno sia in fase di costruzione della galleria naturale sia successivamente al passaggio dei treni. Pertanto queste vibrazioni potranno portare dei problemi ai nostri immobili,*	\	Con riferimento alle specifiche richieste si fa presente che le vibrazioni sono state analizzate, in fase di esercizio, con apposito studio per individuare le aree che necessitano di interventi per contenere la trasmissione delle vibrazioni. Per la fase di cantiere, l'analisi condotta non ha fatto emergere situazioni critiche. In fase di Progettazione Esecutiva potranno essere condotti maggiori approfondimenti e se necessarie adottate misure di mitigazione integrative.	SI condizionato
450	Sigg. Virginio Moletta, Cristina Mletta, Agostina Moletta, Elmi Moletta, Federico Venturini	Sona	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0036818 e DVA-2014-0037050	*danni che dovranno essere in toto risarciti, vi potrebbero essere anche dei danni biologici causati da una serie di fattori correlati sia alla costruzione che poi al transito dei treni anche questi dovranno essere risarciti. Le nostre proprietà anche se non interessate direttamente ma confinanti verranno deprezzate sotto l'aspetto economico, pertanto pretendiamo un risarcimento economico, idem per i terreni che ricadono all'interno della fascia di rispetto , terre che da potenziali aree fabbricabili rimarranno terreni agricoli (FG 30 MAPPALI 892 264 969 111 107 237 238).*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che gli indennizzi relativi alle proprietà interessate saranno effettuati sulla base delle normative vigenti (DPR327/2001 e successive modifiche ed integrazioni); in ogni caso prima della fase esecutiva si terranno incontri con le singole proprietà per approfondire con maggior dettaglio le tematiche interessate	SI Già previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
451	Sigg. Virginio Moletta, Cristina Mletta, Agostina Moletta, Elmi Moletta, Federico Venturini	Sona	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0036818 e DVA-2014-0037050	*Il cantiere identificato L.6.0.1 pasta in San Giorgio in Salci (VR) località. la Corte e immerso in una delle zone più belle ed incontaminate di Sona (VR), qualora realizzato distruggerà questo posto, da tenere presente che la creazione di questo comporterà anche la creazione di una strada e di una rotatoria, distruggendo delle coltivazioni vitivinicole e causando una serie di inconvenienti a chi vi abita nelle vicinanze. E' auspicabile cercare di spostare più a Nord il cantiere nelle vicinanze dell'autostrada A4 e costruendo una strada in parallelo alla stessa autostrada (nuova strada regionale) studiando un tracciato NORD o a SUD della stessa in modo da causare meno danni possibili sia per gli immobili sia per gli insediamenti produttivi (vigneti), in tal modo si recherebbero meno disagi sia per gli abitanti del posto che all'ambiente. Inoltre non si percorrerebbero più ne Via Segradi ne Via Gaburri ne Via Tagliaferro in San Giorgio In Salici per raggiungere le altre postazioni di lavoro.*	\	Il cantiere operativo L06.01 è fondamentale per la realizzazione dell'opera in quel tratto e la sua localizzazione obbedisce a criteri di scelta operati al fine di minimizzare l'impatto sul territorio. Tuttavia in fase di progettazione esecutiva la tematica potrà essere approfondita e si potrà valutare la sua estensione ed i confini.	SI condizionato
452	Sigg. Virginio Moletta, Cristina Mletta, Agostina Moletta, Elmi Moletta, Federico Venturini	Sona	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0036818 e DVA-2014-0037050	*Le rotaie poste in galleria naturale In San Giorgio In Salici (VR) siano poste su materiale idoneo ad assorbire le vibrazioni.*	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
453	Sigg. Virginio Moletta, Cristina Mletta, Agostina Moletta, Elmi Moletta, Federico Venturini	Sona	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0036818 e DVA-2014-0037050	*Molte persone soprattutto anziane o persone al momento non informate o non avvezze all'uso di strumenti informatici che pur riportando dei danni di qualsiasi natura causa passaggio della costruenda linea ferroviaria non avessero posto segnalazioni, richieste o quant'altro dovranno essere risarcite.*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che gli indennizzi relativi alle proprietà interessate saranno effettuati sulla base delle normative vigenti (DPR327/2001 e successive modifiche ed integrazioni); in ogni caso prima della fase esecutiva si terranno incontri con le singole proprietà per approfondire con maggior dettaglio le tematiche interessate	SI Già previsto
460	Avv. Simone Brun e Sig.ra Rosa Zecchetto	Sona	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0036825 e DVA-2014-0037007	*Osservazioni inerenti agli immobili/terreni di via Montespada n. 2 (fog. 28).* *[…]* *approfondimento dal prof. Erasmo Venosi, da intendersi qui come integralmente richiamati e trascritti come specifiche osservazioni e richieste di chiarimenti mediante rinvio al seguente link:* http://www.youtube.com/watch ?v=bnd NIPEYn_g&feature=youtu.be (queste osservazioni non sono state prese in considerazione). *Si richiede di provvedere ad una nuova Valutazione di Impatto Ambientale dell'opera in oggetto, all'elaborazione di un tracciato alternativo a quello attualmente prefigurato e/o di soluzioni alternative quali ad esempio il potenziamento della linea storica esistente e, in ogni caso, all'effettuazione di adeguati studi agricolo-ambientali, statici ed idrogeologici sul sito Valle di Sona Monte Spada - Roccolo, nonché alla progettazione di idonee strutture atte ad attutire le vibrazioni e i rumori che I' pera in oggetto sarebbe destinata a produrre e, comunque, ad assicurare che i lavori in oggetto il seguente uso dell'infrastruttura non comportino interferenze e danni alla proprietà del sottoscritto e della signora Rosa Zecchetto, e, in particolare, alla casa di abitazione e alle colture agricole, viti e olivi, curate dall'azienda gestita dalla signora Rosa Zecchetto Brun.*	\	Premesso che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sull'intero tracciato e sull'opera in sé in quanto il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati, si segnala che il progetto ha già previsto idonei interventi di mitigazione ambientale per compatibilizzare l'opera con le zone interessate dal passaggio della tratta. Tuttavia si segnala che il MATTM, con lettera Prot. 4345 del 19.12.14, ha richiesto integrazioni in merito alla richiesta di valutazione del potenziamento della linea esistente in alternativa all'attuale tracciato di PD. Tali integrazioni che saranno fornite dal Proponente. Si fa infine presente che gli indennizzi relativi alle proprietà interessate saranno effettuati sulla base delle normative vigenti (DPR327/2001 e successive modifiche ed integrazioni); in ogni caso prima della fase esecutiva si terranno incontri con le singole proprietà per approfondire con maggior dettaglio le tematiche interessate.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
419	Sigg. Bertolaso Fabio, Giraldi Daniele, Montini Grazia, Maccacaro Alessia, Sali Elvis, Soave Barbara, Moracutti Marco, Caliari Mirco, Corradini Walter, Corradini Annalisa	Sona	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036864 e DVA-2014-0036486	I Signori in elenco presentano le osservazioni in merio alle abitazioni identificabile al foglio 27 mappale 590, km 126-135 circa. Si riportano in sintesi nel seguito: Il progetto e lo stesso del 2003, non tiene conto delle variazioni urbanistiche occorse negl'anni sul tracciato previsto per la Tav. Pertanto andrebbe rivalutato riprogettando il percorso e la dislocazione dei cantieri.	\	In tracciato della linea AV/AC non è modificabile essendo già stato oggetto di approvazione con delibera CIPE n.120/2003. Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento. In sede di redazione del progetto esecutivo potranno essere affrontate specifiche situazioni per migliorare la soluzione progettuale.	SI parziale
420	Sigg. Bertolaso Fabio, Giraldi Daniele, Montini Grazia, Maccacaro Alessia, Sali Elvis, Soave Barbara, Moracutti Marco, Caliari Mirco, Corradini Walter, Corradini Annalisa	Sona	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036864 e DVA-2014-0036486	I vari cantieri previsti nel Comune di Sona, con la movimentazione giornaliera di centinaia di camion, metterebbero in ginocchio un paese con situazione delta viabilita già precaria e scadente. Proponiamo di dislocare la cantieristica tutta a sud della linea Tav, vista che la maggior parte del territorio a sud e terreno agricolo.	\	La dislocazione delle piste è già sostanzialmente tutta collocata a sud della futura Linea AV/AC. Per motivi operativi alcune aree tecniche e di stoccaggio devono però essere mantenute anche a nord e conseguentemente devono essere collegate alla viabilità esistente.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
421	Sigg. Bertolaso Fabio, Giraldi Daniele, Montini Grazia, Maccacaro Alessia, Sali Elvis, Soave Barbara, Moracutti Marco, Caliari Mirco, Corradini Walter, Corradini Annalisa	Sona	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036864 e DVA-2014-0036486	La cantieristica prevista a nord della linea esistente che lambisce le abitaziani, costringe gli abitanti ad percorrere strade già intasate attualmente (vedi SS.11)	\	La dislocazione delle piste è già sostanzialmente tutta collocata a sud della futura Linea AV/AC. Per motivi operativi alcune aree tecniche e di stoccaggio devono però essere mantenute anche a nord e conseguentemente devono essere collegate alla viabilità esistente.	NO
422	Sigg. Bertolaso Fabio, Giraldi Daniele, Montini Grazia, Maccacaro Alessia, Sali Elvis, Soave Barbara, Moracutti Marco, Caliari Mirco, Corradini Walter, Corradini Annalisa	Sona	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036864 e DVA-2014-0036486	In riferimento alla planimetria di individualizzazione dei ricettori censiti IN0500DE2NZIM00060011 pg.75/88, non troviamo l'utilità di aprire un'ulteriore sottopasso con realizzazione di una rotonda, a nord della linea (Via Campagnola-Via Valle Località Cavecchia), vista che esiste già una viabilità che collega Sona con Sammacampagna attraverso un sottopasso già esistente (lac. Campagnala) vicino all'azienda Nord Bitumi	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si rimanda alla richiesta analoga del Comune di Sona (SN20).	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
423	Sigg. Bertolaso Fabio, Giraldi Daniele, Montini Grazia, Maccacaro Alessia, Sali Elvis, Soave Barbara, Moracutti Marco, Caliari Mirco, Corradini Walter, Corradini Annalisa	Sona	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036864 e DVA-2014-0036490	Lamentano danni da esproprio (IN0500Dep6aq00001741), rumore e vibrazione (135 IN500DE2P51M00060241), viabilità di cantiere polvere, rumore (cantiere L.7.S.T.3 di mq. 4.632 e L.A.T.2 di mq. 9377(INOSOODE2P51M0010241), eccessiva luminosità notturna non analizzata negli elaborati di progetto, elettromagnetismo e formulano una serie di richieste. Di seguito le Modifiche progettuali: Il progetto originario è antecedente agli edifici in oggetto, l'esproprio prevede l'abbattimento di una porzione del muro perimetrale di nostra proprietà pari a 18 mq. Segnaliamo che nell'area prevista dell'esproprio è presente il sistema fognario di tutto ii nostro condominio. Per tale motivo chiediamo : a) che la realizzazione dell'opera sia spostata di qualche metro verso est occupando terreno agricolo b) la realizzazione di marciapiede a ridosso dell'opera per mettere in sicurezza le uscite delle case c) per tutto il confine del caseggiato con la strada di nuova realizzazione si chiede la costruzione di un muro di cinta in sasso e cemento (altezza circa cm 150/180) per la sicurezza degli abitanti d) cancellazione dal progetto, dell'imbocco tra il lotto 590 e il lotto 133, trattasi di strada pedonabile privata non risultante dalle planimetrie catastali comunali e) chiusura del passaggio pedonale, sopra descritto (punto d), per evitare l'accesso alla nuova strada che si renderebbe pericoloso per gli abitanti e in particolar modo per i bambini.	\	Per quanto riguarda le mitigazioni degli impatti in fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, … Con riferimento alle specifiche richieste si fa presente che non sono pertinenti in quanto non oggetto di VIA. In ogni caso potranno essere valutate in fase di esecuzione.	SI Già previsto
424	Sigg. Bertolaso Fabio, Giraldi Daniele, Montini Grazia, Maccacaro Alessia, Sali Elvis, Soave Barbara, Moracutti Marco, Caliari Mirco, Corradini Walter, Corradini Annalisa	Sona	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036864 e DVA-2014-0036491	Richlesta mitigazioni ambientali: Il nostro lotto è in piena zona contrassegnata con bollino rosso (interventi diretti), con bollino azzurro (polveri). Quindi interessato al massimo inquinamento acustico e polveri. Si chiede pertanto per tutte le abitazioni presenti sul lotto i seguenti interventi: - la prevista sostituzione degli infissi e la coibentazione esterna termoacustica nel pieno rispetto delle normative vigenti, - coibentazione e implementazione sistema di fissaggio e ancoraggio di tutto il manto di copertura che supporti le vibrazioni, con posa di materiale di consistenza acustica su tutto il caseggiato presente mappale 590, - mitigazione con pannelli fonoassorbenti su tutto il perimetro del lotto, - piantumazione lungo il ciglio della nuova strada di Via Campagnola per una maggior mitigazione da polveri e da rumore. Installazione di una centralina e monitoraggio ambientale per polvere ed inquinamento.	\	Il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) e il loro posizionamento è il risultato dell'applicazione di un modello matematico basato sulle caratteristiche della sorgente e delricettore finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative. Per quanto concerne la componente vibrazioni, è stato condotto apposito studio per individuare le aree che necessitano di interventi per contenere la trasmissione delle vibrazioni in fase di esercizio. Si ritiene sufficiente quanto previsto dal progetto come opere a verde anche per non sottrarre ulteriormente suolo agricolo. Il piano di monitoraggio, che prevede controlli ambientali in tutte le fasi, sarà condiviso con gli Enti di controllo.	SI parziale

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
454	Soc. ANCAP S.p.A.	Sona	Nessun Protocollo	13/10/2014	DVA-2014-0036885	*Incompatibilità tra il nuovo tracciato ferroviario e la ditta ANCAP, la conseguente nuova collocazione, nonché il risarcimento di tutti i danni.*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa presente che in ogni caso l'ANCAP sarà rilocata. Si rimanda l'esame della richiesta all'osservazione del Comune di Sommacampagna SO14 avanzata in ambito CdS	SI
181	Sig.ra Emilia Fraccaroli	Peschiera	Nessun Protocollo	30/10/2014	DVA-2014-0036897	*Osservazioni inerenti agli immobili e terreni censiti al Foglio 13, Mappale n. 226.* *Il previsto cantiere causerà danni da vibrazioni, danni da polveri, danni alla attività di floricultore, danni da perdita di valore della proprietà.* *La proprietaria chiede di valutare un tracciato alternativo o potenziare la linea storica esistente, qualora non fosse possibile, chiede un congruo risarcimento dei danni*	\	Premesso che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé, si evidenzia che il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati, incluso il parere favorevole del Minstero dell'Ambiente sulla VIA, al cui procedura riguardante l'intera opera risulta dunque già espletata. Eventuali danni materiali e immateriali saranno valutati e compensati nel corso dei lavori.	NO
561	Consorzio Tutela del Lugana Doc	Intera tratta	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036921	*[…]* *1. Il patrimonio ambientale, unico nel suo genere, subirebbe profonde ed irreversibili trasformazioni (siti patrimonio UNESCO, corridoi ecologici, cordoni morenici ...).* *2. Le attività agronomiche di eccellenza (zona viticola Lugana DOC e zona Grana Padano) ridurrebbero in modo consistente, per sottrazione di suolo, sia aree di produzione che l'indotto economico.* *3. La fiorente attività turistica, oggi attestata a 22 mln di presenze/anno, patirebbe le inevitabili conseguenze dei disagi provocati da una prolungata cantierizzazione.* *4. Il delicato sistema idrogeologico e la rete idrica minore, che caratterizzano il bacino gardesano, subirebbe conseguenze ormai ben note in situazioni analoghe e che non sono state, a nostro avviso, sufficientemente approfondite nella Valutazione Ambientale.* *5. Sul costo dell'opera si e già espressa la Corte dei Conti il 7 Luglio 2011 esprimendo parere contrario: " .... /'opera PREGIUDICA L'EQUITA' INTERGENERAZIONALE, caricando in modo sproporzionato su generazioni future (si arriva in alcuni casi al 2060) i vantaggi ipotetici goduti da quelle attuali ".*	\	Si evidenzia che il tracciato è stato già approvato con Delibera CIPE 2003 e contestualmente è stato espresso parere favorevole di compatibilità ambientale sull'intera opera.	NO
562	Consorzio Tutela del Lugana Doc	Intera tratta	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036921	*6. Non si è tenuto conto delle indicazioni della Comunità Europea (Gazzetta Ufficiale CEE n. L 228/1 del 9.9.1996), che invita a "sollecitare il riassetto delle vie ferroviarie esistenti evitando di creare nuovi corridoi di disturbo in siti intatti ".*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
563	Consorzio Tutela del Lugana Doc	Intera tratta	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036921	*7. Non è stata fatta una corretta valutazione del rapporto tra costi e benefici dell' opera: i tempi di percorrenza della tratta Brescia-Verona, grazie alla realizzazione della linea AV I AC, saranno migliorati di soli pochi minuti; e questo a fronte di costi di realizzazione spropositati e di cantieri che si protrarranno per molti anni, compromettendo in modo irreversibile I' economia e l'ecosistema della zona.*	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA: la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati.	NO
564	Consorzio Tutela del Lugana Doc	Intera tratta	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036921	*8. Lo Studio di Impatto Ambientale e stato predisposto partendo da un'ipotesi progettuale basata principalmente sulla realizzazione di sottopassi per l'attraversamento viario della realizzanda linea AV I AC: non si tiene conto cosi del fatto che, nel progetto definitivo da ultimo depositato, sono previsti cavalca ferrovia, in luogo dei sottopassi, dell'altezza in alcuni casi di oltre 12 metri, il cui impatto visivo e paesaggistico e molto rilevante e deleterio.*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che la scelta dell'opera (sottopasso, cavalcaferrovia, cavalcavia, ecc…) più adatta a risolvere l'interferenza di infrastrutture esistenti con l'opera in progetto viene principalmente determinata da diversi fattori: - esigenze geometriche per il rispetto dei franchi prescritti da norme tecniche; - contenimento dell'occupazione di suolo; - lunghezza dell'opera; - contenimento dei costi; - agevolare la manutenzione della stessa; - ecc.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
565	Consorzio Tutela del Lugana Doc	Intera tratta	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036921	*9. Lo Studio di Impatto Ambientale risale al 2003 e non è più stato aggiornato, nonostante le rilevanti trasformazioni che il territorio coinvolto ha subito nel frattempo, sia sotto il profilo urbanistico, sia sotto il profilo ambientale e paesaggistico, sia infine sotto il profilo della vocazione produttiva ed economica. La distanza temporale di ben 11 anni tra la predisposizione dello Studio di Impatto Ambientale e la redazione del progetto definitive contrasta in modo esplicito con quanto statuisce l'art 26, co. 6, del d.lgs. 152 del 2006, ai sensi del quale "i progetti sottoposti alla fase di valutazione devono essere realizzati entro cinque anni dalla pubblicazione del provvedimento di valutazione dell'impatto ambientale. Tenuto conto delle caratteristiche del progetto il provvedimento può stabilire un periodo più lungo. Trascorso detto periodo, salvo proroga concessa, su istanza del proponente, dall'autorità che ha emanato il provvedimento, la procedura di valutazione dell'impatto ambientale deve essere reiterata". E' vero che, in base alla stessa disposizione, tale termine "si applica ai procedimenti avviati successivamente alla data di entrata in vigore del decreto legislativo 16 gennaio 2008, n. 4", ma e altrettanto vero che la disposizione risponde ad un criterio di ragionevolezza e buon andamento dell'azione amministrativa, perché uno studio di impatto ambientale "vecchio" di ben 11 anni non è in grado di dare risposta alle esigenze di corretto inquadramento ambientale di un progetto che la procedura di Via intende tutelare.*	\	Premesso che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé, si evidenzia che il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati, incluso il parere favorevole del Minstero dell'Ambiente sulla VIA, al cui procedura riguardante l'intera opera risulta dunque già espletata. Va inoltre precisato che sin dal 2003 il CIPE aveva posto lungo tutto il tracciato il vincolo di fascia preordinata all'esproprio, vincolo che è stato poi regolarmente reiterato ed è tutt'oggi in vigore.	NO
566	Consorzio Tutela del Lugana Doc	Intera tratta	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036921	*10. Non paiono essere stati adeguatamente considerati i rischi sull'assetto idrogeologico del territorio attraversato dalla nuova linea, sul regime delle falde e sul sistema di captazione delle acque. La scelta progettuale di realizzare nuove gallerie costituisce un fattore di oggettivo rischio, che le soluzioni alternative che andremo ad illustrare consentono di scongiurare.*	\	Premesso che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé, si precisa che il progetto prevede le valutazioni qui richieste. In particolare, per esempio, sono stati sviluppati appositi studi geologici-idrogeologici atti a valutare gli impatti delle gallerie di progetto sulle sull'assetto della falda e sulle condizioni idrogeologiche esistenti e previste le misure di mitigazione da prevedere e definire in una fase di progettazione di maggior dettaglio.	SI Già previ sto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
567	Consorzio Tutela del Lugana Doc	Intera tratta	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036921	*11. Infine, non sembra essersi tenuto conto in alcun modo della durata e dell'impatto dei cantieri, che per molti anni stravolgeranno le attività produttive, turistiche e sociali della zona.*	\	La fase di costruzione risulta essenziale per la realizzazione dell'opera; sono stati predisposte diverse analisi al fine di valutare gli impatti ambientali ed individuare le diverse soluzioni mitigative da adottare. Inoltre si segnala che eventuali danni diretti e indiretti saranno compensati secondo quanto previsto dalla normativa vigente (D.P.R. 327 e ss.mm.ii.)	SI Già previsto
568	Consorzio Tutela del Lugana Doc	Intera tratta	Nessun Protocollo	04/11/2014	DVA-2014-0036921	*CHIEDE* *che venga presa in considerazione una delle ipotesi già valutata da CEPAV DUE, che prevede di utilizzare la linea storica esistente, debitamente potenziata e dotata di modeene applicazioni tecnologiche che eviterebbe le criticità esposte e le conseguenze che ne deriverebbero sul territorio.*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati.	NO
235	Sig. Brutti Stefano	Sommacampagna	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0036927	La presente osservazione al piano riguarda l'area relativa al Cantiere Operativo L.7.O.1 […] tavola 1. Il signor Stefano Brutti presenta le osservazioni a nome di tutti gli interessati, dei quali si riportano le firme di accettazione *[…] Si riscontra la presenza di tre criticità importanti - tavola 2:* *A. RESIDENZIALI-Tavole 3 e 4* *1. La strada di cantiere* ***e la creazione della rotonda di accesso alla stessa****, non tengono conto* ***della presenza di un'abitazione*** *(foglio 17 mappale 493) probabilmente non e stato collegato il foglio 17 al foglio 9, tralasciando quindi la presenza di un'abitazione - TAVOLA 3*	\	L'abitazione è stata tenuta in considerazione nell'individuazione del posizionamento della rotonda. In sede di redazione del progetto esecutivo il progetto verrà affinato al fine di non interessare le aree residenziali e la rotonda su via Ceolara sarà eliminata. Si rimanda per questo all'osservazione del Comune di Sommacampagna SO04 e SO49.	SI
236	Sig. Brutti Stefano	Sommacampagna	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0036927	*2. Il progetto non tiene conto delle preesistenze storiche e paesaggistiche relative alla Corte Ceolara, censita come Corte Rurale e tutelata ai sensi della LR 24/85, per la quale il PAT prevede una fascia di rispetto di 200 ml, con particolare cura dei coni visivi da preservare - TAVOLA 3*	\	In sede di redazione del progetto esecutivo si terrà in considerazione la segnalazione.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
237	Sig. Brutti Stefano	Sommacampagna	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0036927	*3. La corte è censita in tutta la sua interezza, sia come edifici che come muri di cinta in quanto anche* **i muri in sasso sono parte integrante della bellezza della corte** per questo motivo, la schedatura della corte - TAVOLA 3	\	In sede di redazione del progetto esecutivo si terrà in considerazione la segnalazione.	SI
238	Sig. Brutti Stefano	Sommacampagna	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0036927	*4. L'accesso alla nuova strada di cantiere avviene attraverso la strada comunale esistente Via Ceolara, Via Belvedere, strada <u>che attraversa di fatto il paese di Caselle</u>, strada di alta percorrenza residenziale che collega il paese di Caselle con i paesi di San Massimo, Lugagnano, Mancalacqua Sommacampagna e Sona, strada affiancata alla nuova pista ciclopedonale che collega il Centro Sportivo di Caselle con il Capoluogo di Sommacampagna che poi prosegue su piste ciclabili Europee*	\	In sede di progettazione esecutiva della cantieristica si terrà in considerazione la segnalazione.	SI
239	Sig. Brutti Stefano	Sommacampagna	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0036927	5. La strada di cantiere, che prosegue lungo la linea ferroviaria esistente, va ad incontrarsi con l'unica strada di accesso alle abitazioni poste a Nord Nord/Ovest del Cantiere Operativo. Tali abitazioni (12 famiglie + 4 attività) hanno come unica via di accesso il sottopasso ferroviario esistente - TAVOLA 4 <u>verrebbero così completamente isolate.</u>	\	L'accesso alla proprietà verrà garantito. Si rimanda al riscontro all'osservazione del Comune di Sommacampagna (SO05 e SO21)	SI
240	Sig. Brutti Stefano	Sommacampagna	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0036927	*B. COLTIVAZIONI - Tavola 5* *1. La strada di cantiere e la creazione della rotonda di accesso alla stessa, non tengono conto della coltivazione a vigneto esistente: il progetto probabilmente aveva come punto di partenza una cartografia che non rispecchia la situazione esistente - TAVOLA 5 e da tre anni che la proprietà investe su questi terreni, e nel 2014 sono entrati in produzione per la nuova cantina nata quest'anno.*	\	In sede di progettazione esecutiva della cantieristica si terrà in considerazione la segnalazione.	SI
241	Sig. Brutti Stefano	Sommacampagna	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0036927	*2. La strada di cantiere prosegue su altri campi coltivati a vigneto, che fanno parte integrante della produzione vitivinicola sempre della neonata cantina Agrostem s.s, con vitigni I.G.T.*	\	In sede di progettazione esecutiva della cantieristica si terrà in considerazione la segnalazione.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
242	Sig. Brutti Stefano	Sommacampagna	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0036927	*C. CANTIERI - Tavola 6* *1. Il progetto per la strada di accesso al cantiere L.7.O.1 non tiene conto della presenza della Cava di Ghiaia esistente, passando esattamente nell'area di cava - TAVOLA 6 oggi già escavata, quindi impossibile attraversarla.*	\	La strada di accesso al cantiere verrà rilocalizzata sul confine dell'area di cava.	SI
243	Sig. Brutti Stefano	Sommacampagna	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0036927	*1. Le strade per accedere al cantiere L.7.O.1 si intersecano con le strade della cava di Ghiaia denominata "Betlemme", creando un pericoloso incrocio tra i due flussi di camion - TAVOLA 6*	\	I flussi di traffico e le interferenze verranno verificate in fase esecutiva della cantieristica	SI
244	Sig. Brutti Stefano	Sommacampagna	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0036927	*RICHIESTE e PROPOSTE* *Le osservazioni pongono l'attenzione su varie problematiche di un territorio a prevalente caratterizzazione agricola e residenziale. [...]* *- La strada di progetto prevista per accedere al cantiere L.7.O.1 porterebbe rotonde e nuove infrastrutture utili solo per il momento critico legato alla viabilità di cantiere ma di nessuna utilità futura per tutta la popolazione limitrofa* *- Il carico di traffico e d'inquinamento andrebbe a gravare la frazione di Caselle, che deve già sopportare le condizioni critiche di inquinamento date dalla presenza di tutte le arterie infrastrutturali di Verona (aeroporto, autostrade, tangenziali, ferrovia)* *- La strada del progetto definitivo offre un collegamento doppio tra l'area del Quadrante Europa e il cantiere Operativo L.7.O.1. in quanta tale collegamento è fattibile dalla strada di cantiere parallela alla ferrovia, can partenza dalla rotonda di progetto di via Rampa; il raddoppio della strada comporterebbe dei costi di cantiere perlomeno criticabili oltre che inutili* *- La strada di progetto si interseca con la recente pista ciclabile che e parte del percorso di collegamento tra Sommacampagna e Verona; il passaggio dei camion andrebbe a vanificare questa possibilità di mobilità sostenibile e cicloturismo* *Da tali premesse, si richiede:* *- che il Cantiere operativo L.7.0.1 sia collegato alla viabilità esistente dalla nuova strada di cantiere prevista lungo l'attuale ferrovia, eliminando la strada di cantiere che andrebbe a gravare sia sulle residenze recenti e storiche sia sulle coltivazioni esistenti; vista l'indispensabile modifica della viabilità nella vicina località "Rampa" si chiede quindi di proseguire la strada di cantiere parallelamente alla ferrovia* *Le note positive di tali operazioni sono:*	\	In sede di progettazione esecutiva della cantieristica si terrà in considerazione la segnalazione.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
245	Sig. Brutti Stefano	Sommacampagna	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0036927	[...] Da tali premesse, si richiede: - che la viabilità di cantiere parallela alla ferrovia tenga conto della presenza di 12 famiglie e 4 aziende che hanno come unico accesso il sottopasso ferroviario e che vengano predisposti accessi comodi e in sicurezza per tutte le abitazioni di "Corte Betlemme"	\	In sede di progettazione esecutiva della cantieristica si terrà in considerazione la segnalazione.	SI
557	Comitato per il Parco delle colline moreniche del Garda	Intera tratta	Nessun Protocollo	31/10/2014	DVA-2014-0036942	*La scelta del tracciato attraverso il territorio delle colline moreniche che cingono a sud il lago di Garda appare assolutamente inappropriata, insensata e da respingere per diverse ragioni. In particolare:[...]* *Per tutte queste e molte altre ragion; il Comitato* *CHIEDE* *Che venga seriamente considerata una delle ipotesi già valutata da CEPAV DUE, che prevede di utilizzare la linea storica esistente, con l'intervento di moderne applicazioni tecnologiche che risparmierebbe al territorio e alla sua numerosa comunità tutti i danni esposti in queste osservazioni e le pesanti conseguenze anche sulle generazioni future.*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
597	Comitato promotore per la costituzione del Parco Colline Moreniche del Garda	Intera tratta	Nessun Protocollo	31/10/2014	DVA-2014-0036942	*[...]* *1) Il valore paesaggistico e ambientale è di grande pregio, paragonabile al Chianti toscano. Questo territorio è stato dichiarato dalla Regione Lombardia area di rilevanza ambientale fin dal 1984, come sanno i 22 milioni di turisti che frequentano il lago di Garda, di cui le colline moreniche costituiscono il completamento e ulteriore bellezza. All'interno di questo paesaggio affacciato al lago sono conservati siti di estrema importanza, sia per il valore storico-archeologico che per quello naturalistico. [...] Il tracciato della TAV incide proprio su questi siti.* *2) [...] Questa vasta zona di fertile terreno agricolo , un'enclave unica in tutta Italia e di grande pregio, coltivata per la produzione vinicola a Denominazione di Origine Controllata, verrebbe sconvolta dalla costruzione della TAV, inoltre il forte inquinamento elettromagnetico causato dalla sua presenza creerebbe gravi limiti alle coltivazioni, compromettendo attività lavorative e qualità della produzione. Non si riesce a capire come sia possibile da un lato auspicare la ripresa economica grazie al formarsi di iniziative aziendali e imprenditoriali e dall'altro cancellarla o ridurne pesantemente le capacità produttive con questo genere di interventi distruttivi.* *3) Molto pesanti e assai gravi si presentano le prospettive per il turismo, vocazione naturale e principale fonte di economia di questo territorio, dal momento che la presenza di cantieri e reti stradali rese trombotiche per una previsione di almeno dieci anni, costituirebbero un notevole disincentivo al turismo, contribuendo al depositarsi, presso i Paesi europei amanti del Garda, di indelebili segni negativi perduranti ben oltre la conclusione dei cantieri TAV.* *4) Questo paesaggio ambientale e agricolo è in attesa del riconoscimento, dalla Regione Lombardia e Regione Veneto, di Parco Regionale delle colline moreniche del Garda, per il quale sono state raccolte le migliaia di firme depositate nelle due Regioni per una proposta di legge di iniziativa popolare. Il passaggio della TAV rappresenterebbe non solo uno sfregio macroscopico a tutto il territorio, ma*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa presente che il tracciato è stato previsto per l'83% in affiancamento ad altre infrastrutture esistenti, così da limitare l'impatto sul territorio, inclusi i beni vincolati dal Dgls 42/2004. Il progetto ha previsto idonei interventi di mitigazione ambientale per compatibilizzare l'opera con le zone tutelate. In ogni caso il progetto è stato sottoposta all'approvazione del Ministero dell'Ambiente e delle Soprintendenze per le competenze del caso.	NO
598	Comitato promotore per la costituzione del Parco Colline Moreniche del Garda	Intera tratta	Nessun Protocollo	31/10/2014	DVA-2014-0036942	*[...] 5) I costi previsti per il progetto definitivo sono fortemente esorbitanti, rispetto ai costi di ammodernamento dell'attuale linea storica, la cui attuazione apparirebbe compatibile così come indicato da esperti del settore della viabilità ferroviaria. Si tenga conto che conto della tratta che si dovrebbe in seguito concludere a Mestre, della velocità che non potrà mai essere nella media dei 300 orari a causa dei diversi ostacoli lungo il percorso, media oraria che alla fine non sarà nemmeno competitiva rispetto ai 250 orari delle attuali frecce bianche che coprono questo percorso. [...]* *Che venga seriamente considerata una delle ipotesi già valutata da CEPAV DUE, che prevede di utilizzare la linea storica esistente, con l'intervento di moderne applicazioni tecnologiche che risparmierebbe al territorio e alla sua numerosa comunità tutti i danni esposti in queste osservazioni e le pesanti conseguenze anche sulle generazioni future [...]*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
461	Sigg. Luca Caltran, Marziano Mantovani e Lorenzo Carraro	Sona	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0037005	*Osservazioni inerenti agli immobili di cui al Foglio 27 Mappale 582.* *Innanzitutto consideriamo assurda c inutile la realizzazione dell'opera visto che per la tratta Milano-Venezia si otterrebbe un :miglioramento in tempi di percorrenza di soli 20 minuti a scapito di un costo di realizzazione di circa 60 milioni di euro per chilometro. Inoltre il progetto e lo stesso del 2003 e non prevede le modifiche urbanistiche che sono state apportate successivamente, andrebbe quindi rifatta una valutazione . I cantieri previsti a Sona, con la movimentazione giornaliera di centinaia di camion, andrebbero a ostacolare la viabilità già precaria.* *Danni da rumore (INOSOODE2PSJM00060241)* *Danni da viabilità di cantiere polvere, rumore (JNOSOODE2P51M00010241)* *Danni da eccessiva luminosità non valutata* *Danni da elettromagnetismo*	\	Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, … Per quanto riguarda le vibrazioni in corso d'opera, dagli studi effettuati, non sono state evidenziate situazioni di criticità.	SI Già previsto
462	Sigg. Luca Caltran, Marziano Mantovani e Lorenzo Carraro	Sona	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0037005	*IL nostro lotto è in piena zona contrassegnata con bollino rosso (interventi diretti BA-40-107-A V) e con bollino azzurro polveri. Richiediamo pertanto:* *•La prevista sostituzione degli infissi e la coibentazione esterna termoacustica nel pieno rispetto delle nonne vigenti* *• coibentazione e implementazione sistema di fissaggio a ancoraggio di tutto il manto di copertura che supporti le vibrazioni, con posa di materiale di consistenza acustica su tutto il caseggiato presente mappale 582* *• mitigazione ove possibile del perimetro del lotto* *• installazione di una centralina per monitoraggio polveri ed inquinamento*	\	Con riferimento alle specifiche richieste si fa presente che non sono pertinenti in quanto non oggetto di VIA. In ogni caso il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) e il loro posizionamento è il risultato dell'applicazione di un modello matematico basato sulle caratteristiche della sorgente e delricettore finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative. Per quanto concerne la componente vibrazioni, è stato condotto apposito studio per individuare le aree che necessitano di interventi per contenere la trasmissione delle vibrazioni in fase di esercizio. Si ritiene sufficiente quanto previsto dal progetto come opere a verde anche per non sottrarre ulteriormente suolo agricolo. Il piano di monitoraggio, che prevede controlli ambientali in tutte le fasi, sarà condiviso con gli Enti di controllo.	SI Già previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
VR01	Comune di Verona	Verona	306296	06/11/2014	DVA-2014-0037011 e DVA-2014-0037366	*In relazione al progetto* *a)[…]* *Il nuovo cavalca ferrovia denominato "Via De Amicis" […] genererà un nuovo flusso veicolare attualmente inesistente. Questa nuovo asse si sviluppa su viabilità locale secondaria, inadeguata a sostenere il traffico così generato. L'opera in progetto da cosi origine a tre criticità lungo l'asse Via Cason – Via Sommacampagna:* *• intersezione fra Via Belvedere e Via Cason a sud del cavalca ferrovia;* *• difficolta di transito in loc. Ca Nova dovuta all'attuale sezione stradale molto ristretta;* *• incrocio con Via Verona e gli innesti degli svincoli della tangenziale, dove sono già presenti molti punti di conflitto.* *Alla luce di quanto sopra espressossi ritiene necessario che il progetto debba dare soluzione alle criticità sopra descritte mediante l'allargamento dell'asse Via Cason - Via Sommacampagna con un'adeguata sezione stradale e la riorganizzazione degli incroci sopra citati. Al riguardo si richiama lo schema grafico allegato all'osservazione del Coordinamento Progettazione Urbanistica Qualità Urbana.* *b) Il tratto di Via Cason, che collega all'abitato di San Massimo ed indicata come viabilità di cantiere, ha istituita una limitazione al transito per i veicoli aventi una massa superiore a 5,5 t;* *c) il tratto di Via Cason, che conduce a Via Sommacampagna, ha istituita una limitazione al transito per i veicoli aventi una massa superiore a 3,5 t e in località Canova di Santa Lucia la ridotta larghezza della carreggiata determina un tratto a senso unico alternato;*	€ 920.000	Premesso che il cavalcaferrovia su Via De Amicis non sarà realizzato (vedi SN29 e RV029), la richiesta è fattibile e si propone l'allargamento della Via Canova (a 8,50 metri) da Via Cason a Via Verona per una lunghezza di circa 1.100 metri. Per quanto riguarda la risoluzione delle criticità connesse agli incroci la loro risoluzione è prevista al punto SO25 dove è riportata anche la relativa valorizzazione.	SI
VR02	Comune di Verona	Verona	306296	06/11/2014	DVA-2014-0037011 e DVA-2014-0037366	*d) eventuali acquisizioni o utilizzi temporanei di aree comunali necessarie per la realizzazione del progetto, andranno assoggettate alle disposizioni del D.P.R. 327/2001 ''Testo unico sugli espropri", salvo diversa pattuizione tra il Comune di Verona e ii soggetto proponente;* *e) verificato il piano particellare, viene interessata solo una parte della Via Cason, che risulta inserita negli elenchi delle strade comunali con deliberazione di Consiglio Comunale del 30 novembre 1962 n. 191.*	\	Quanto richiesto è già previsto dal Progetto definitivo	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
VR03	Comune di Verona	Verona	306296	06/11/2014	DVA-2014-0037011 e DVA-2014-0037366	*In relazione allo studio di impatto ambientale* *1. nei vari scenari temporali previsti, sono state analizzate condizioni della qualità dell'aria o dell'inquinamento acustico con l'indicazione delle azioni correttive o compensative atte a garantire la coerenza dell'intervento con le previsioni dei piani di settore e comunque nel rispetto dei limiti indicati dalla normativa. La suddetta attività dovrà essere svolta sotto la supervisione tecnico-scientifica di A.RP.AV., o di altri Soggetti di equivalente livello tecnico scientifico individuati dalla Regione;*	\	La richiesta non è di competenza del proponente.	NO
VR04	Comune di Verona	Verona	306296	06/11/2014	DVA-2014-0037011 e DVA-2014-0037366	*2. le azioni correttive/compensative individuate dovranno trovare adeguato riscontro nel quadro economico dell'opera, ed ai prevedibili rischi per la salute e prevedendo idonee e specifiche misure mitigatrici;* *3. con riferimento al piano di monitoraggio si ritiene opportuno che debba essere condiviso con l'A.R.P.A.V. in merito alle tempistiche di analisi, l'individuazione delle aree in esame, gli strumenti e metodiche da utilizzare (uso di laboratorio mobile e centraline fisse, manuali di gestione, procedure per completare il monitoraggio) e i parametri da analizzare, comprendendo anche le misure di mitigazione';* *4. si dovrà anticipare nel programma lavori, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto alla cantierizzazione e al completamento dell'infrastruttura;* *5. le azioni mitigative dovranno essere sviluppate in accordo con il Comune di Verona, affinché si possano fornire utili contributi all'individuazione sia delle tipologie delle opere sia della. loro localizzazione. Il progetto definitivo dovrà altresì individuare strumenti di garanzia dell'effettiva coerente e sincrona realizzazione delle opere di ambientalizzazione;*	\	2 - Le misure di mitigazione previste dal Progetto sono incluse nello scopo del lavoro del Proponente. 3 - ARPA V ha esaminato la documentazione ed ha fatto pervenire le sue osservazioni. 4 - Per quanto possibile l'esecuzione delle mitigazioni saranno anticipate. 5 - Dopo l'approvazione del progetto, per quanto possibile, le mitigazioni saranno sviluppate in accordo alle Amministrazioni locali con le quali sarà possibile stipulare appositi accordi.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
VR05	Comune di Verona	Verona	306296	06/11/2014	DVA-2014-0037011 e DVA-2014-0037366	*6. dovrà essere assicurata la manutenzione delle aree rivegetate e la vitalità di tutte le essenze arboree, arbustive e erbacee, di nuovo impianto; a questo scopo, si dovrà effettuare apposita verifica, nei tre anni successivi alla semina, con obbligo di sostituzione nel caso di fallanza;* *7. dovranno essere definite nel progetto le modalità di manutenzione delle opere di mitigazione acustica ed atmosferica; la sostituzione delle parti usurate o danneggiate dovrà comunque avvenire con materiale di prestazioni non inferiori alle precedenti.*	\	Per tutte le aree a verde è garantita la manutenzione per i primi due anni dalla piantumazione, compresa la sostituzione delle fallanze. Successivamente la manutenzione delle aree sarà a carico del relativo proprietario. Per quanto riguarda le barriere antirumore il mantenimento delle prestazioni è garantito da RFI che effettua su tutte le tratte le periodiche manutenzioni. Le mitigazioni antipolvere sono relative alla sola fase di costruzione, qualora si rilevi necessaria la sostituzione delle parti usurate o danneggiate avverrà con materiale di prestazioni non inferiori alle precedenti.	SI parziale
VR06	Comune di Verona	Verona	306296	06/11/2014	DVA-2014-0037011 e DVA-2014-0037366	*Inquinamento luminoso* *Secondo la recente legge regionale 17/2009, il territorio del comune di Verona ricade nell'ambito delle fasce di protezione degli osservatori astronomici e pertanto tutti gli impianti di illuminazione esterna esistenti devono essere adeguati per non disperdere il flusso luminoso verso l'alto.*	\	Si prende atto della segnalazione	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
VR07	Comune di Verona	Verona	306296	06/11/2014	DVA-2014-0037011 e DVA-2014-0037366	*Elettromagnetismo* *Le fasce di rispetto degli elettrodotti e delle cabine di trasformazione dell'energia elettrica sono caratterizzate da un'induzione magnetica di intensità maggiore o uguale all'obiettivo di qualità.* *Si rammenta che all'interno di dette fasce (art. 4, comma 1, lett. h, della legge 36/2001) non e consentita alcuna destinazione di edifici a uso residenziale, ovvero che comporti una permanenza superiore a quattro ore. A tal proposito si evidenzia che sulla G.U. del 5 luglio 2008 n. 156 è stato pubblicato: Il Decreto 29 maggio2008. Tale decreto approva una metodologia di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto pertinenti alle linee elettriche aeree ed interrate, esistenti e di progetto.* *Qualora fossero previste nuove cabine di trasformazione dell'energia elettrica, o modifica delle esistenti dovranno essere determinate le fasce di rispetto secondo quanto previsto dall'art. 4 del d.p.c.m. 8 luglio 2003, tenendo conto degli effetti cumulativi dovuti agli affiancamenti e/o intersezioni di più elettrodotti.*	\	Nel Comune di Verona non sono previste né elettrodotti né cabine di trasformazione energia.	NO
VR08	Comune di Verona	Verona	306296	06/11/2014	DVA-2014-0037011 e DVA-2014-0037366	*Inquinamento acustico* *L'elaborato individua delle opere di mitigazione laddove sono. superati i limiti acustici indicati dal D.P.R. 459/1998. Si prende atto che è stato individuato un certo numero di punti in corrispondenza dei recettori sensibili per effettuare lo studio preliminare e presso i quali è previsto il piano di monitoraggio post operam, al fine di verificare:* *1. la rumorosità indotta dall'entrata in esercizio dell'infrastruttura;* *2. le alterazioni di clima acustico ex ante in corrispondenza delle aree e dei recettori maggiormente esposti;* *3. verificare le stime previsionale e gli effetti di mitigazione.* *L'art. 2 comma 3 lett. h) delle linee guida ARPAV (BUR 92/2008), prevede che la valutazione d'impatto acustico debba verificare eventuali modificazioni dei flussi di traffico in corrispondenza delle strade esistenti, modificate o di nuova realizzazione causate dal progetto, come ad esempio il cavalca ferrovia Via De Amicis e le viabilità esistente che sarà interessata da traffico di cantiere. Si prevede che debbano essere indicati eventuali variazioni di livelli di rumore riferiti ai descrittori acustici considerati, in corrispondenza del territorio e dei recettori maggiormente esposti.* *Pur prendendo atto che nel Comune di Verona non sono previsti cantieri base o cantieri operativi, ma solo un'area di stoccaggio dei materiali necessari per la realizzazione dell'opera, nella quale non sono previste lavorazioni rumorose, si prescrive in linea generale con riferimento alle attività del cantiere quanto segue anche in riferimento _all'art. 19 del Regolamento Comunale per la Disciplina delle Attività Rumorose:* *a) dovrà essere adottata ogni possibile misura organizzativa per ricondurre le attività più disturbanti sotto il profilo acustico alle seguenti fasce orarie: dalle ore 08:00 alle ore 12:30 e dalle ore 14:00 alle ore 19:00;* *b) dovranno essere avvertiti i recettori più disturbati dall'attività del cantiere mediante avvisi e/o l'apposizione di cartelli ben visibili sulla recinzione del cantiere, con l'indicazione dei giorni in cui saranno effettuate le lavorazioni più rumorose ed i rispettivi orari, al fine di informare preventivamente del disagio temporaneamente arrecato;* *c) dovrà essere preventivamente nominate un Responsabile della Gestione Acustica del cantiere, che dovrà essere sempre reperibile e che si occuperà di attuare tutti gli accorgimenti tecnici e comportamentali, economicamente fattibili, al fine di minimizzare il disagio per la popolazione esposta e fungerà da tramite con gli organi di controllo; nome ed i recapiti del Responsabile della Gestione Acustica del cantiere dovranno essere indicati anche sul cartello di cantiere;* *d) gli avvisatori acustici saranno utilizzati solo se non sostituibili con altri di tipo luminoso e nel rispetto delle vigenti norme antinfortunistiche*	\	Saranno adottate, per quanto possibile, le azioni e le precauzioni indicate dal Comune.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
VR09	Comune di Verona	Verona	306296	06/11/2014	DVA-2014-0037011 e DVA-2014-0037366	*Si chiede infine di verificare la rispondenza dei contenuti del piano di monitoraggio, con le "Linee guida per il controllo e il monitoraggio acustici ai fini delle verifiche di ottemperanza delle prescrizioni VIA", dell'istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA), approvato dal Consiglio Federale nella seduta del 20 ottobre 2012 - DOC. n. 25/12 e in particolare nella parte II "protocollo per la verifica dell'efficacia delle mitigazioni previste nei pareri di contabilità ambientale delle infrastrutture ferroviarie" e parte il "protocollo per la verifica dell'efficacia delle mitigazioni previste nei pareri di compatibilità ambientale di grandi opere".*	\	Il Progetto di Monitoraggio Ambientale risponde alle Linee Guida per il controllo e il Monitoraggio acustico ai fini delle verifiche di ottemperanze delle osservazioni VIA. La verifica richiesta è stata fatta da ARPAV.	SI Già Previsto
VR10	Comune di Verona	Verona	306296	06/11/2014	DVA-2014-0037011 e DVA-2014-0037366	*Atmosfera* *Date le dimensioni dei cantieri e i notevoli movimenti terra previsti, si chiede di adottare le migliori tecniche disponibili per limitare le emissioni nella fase del lavori. Oltre a quelle già previste, si valuti l'adozione di:* *• compattazione delle piste di cantiere;* *• limitare per quanto possibile le altezze di getto dei materiali;* *• privilegiare per quanto possibile l'impiego di mastice d'asfalto e di bitumi a caldo* *•con bassa tendenza di esalazione di fumo;* *• privilegiare l'uso di carburanti a basso tenore di zolfo e usare veicoli omologati secondo la direttiva 2004/26/CE Fase IIIB o, in alternativa, veicoli muniti di filtri anti particolato con certificazione VERT;* *• eseguire la manutenzione periodica dei macchinari come previsto dalle case fornitrici;* *• informare le maestranze di come comportarsi per ridurre le emissioni di cantiere.* *In merito alle misure di qualità dell'aria previste, si raccomanda che i punti di monitoraggio sia concordati preventivamente con ARP AV e rispettino ii D.lgs. 155/2010 relativamente ai criteri di posizionamento sulla micro scala.* *Si chiede, per quanto possibile, di limitare l'uso di gruppi elettrogeni all'interno dei cantieri, predisponendo adeguati allacciamenti elettrici possibilmente con un contralto che preveda la fornitura di energia prodotta da fonti energetiche rinnovabili (FER).*	\	Nel Comune di Verona non sono previsti cantieri. Saranno adottate, per quanto possibile, le azioni e le precauzioni indicate dal Comune.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
VR11	Comune di Verona	Verona	306296	06/11/2014	DVA-2014-0037011 e DVA-2014-0037366	*Per evitare che durante il monitoraggio ante-operam del lotto funzionale successive, che coinvolgerà il nodo di Verona, ci sia un'interferenza dal punto di vista dell'inquinamento atmosferico con i lavori del lotto in oggetto, si valuti l'opportunità di inserire nel monitoraggio ante operam il raggruppamento residenziale "Pincherla" sito in via Cason 70 - Comune di Verona, concordando con Arpav le tempistiche di analisi; l'individuazione dei punti di monitoraggio, gli strumenti e metodiche da utilizzare.*	\	Si ritiene opportuno che le misure ante operam relative al nodo di Verona siano effettuate dall'esecutore del corso d'opera per omogeneità di metodica e approccio. In relazione alle limitate attività di costruzione potenzialmente interferenti con l'insediamento "Pinchera" e che peraltro avranno una durata limitata, basterà effettuare le misure ante operam in un periodo in cui non sono presenti le suddette attività.	NO
VR12	Comune di Verona	Verona	306296	06/11/2014	DVA-2014-0037011 e DVA-2014-0037366	*Tutela suolo e acque* *Si prende atto dei monitoraggi proposti, al fine di verificare un'eventuale interferenza dell'opera in progetto con le acque sotterranee.* *In merito alla relazione per il riutilizzo dei materiali da scavo, ai sensi del piano di utilizzo DM 161/2012, si prende atto di quanta presentato.* *Per quanto concerne lo smaltimento delle acque meteoriche, si prescrive che la quota di posa dei pozzi perdenti per la dispersione delle acque meteoriche sia scelta dopo un'opportuna valutazione atta a definire l'estensione dello strato superficiale del sottosuolo idoneo a ricevere le acque meteoriche di dilavamento, al fine di garantire un'adeguata protezione delle acque sotterranee, come previsto nel Piano di Tutela delle Acque ed in particolare come specificato dalle Linee Guida pubblicate con D.G.R.V. 80/2011.* *5) di dare atto che il parere sopra riportato dovrà essere integrato con il parere che sarà espresso dalle Circoscrizioni 3A. e 4", che verrà trasmesso al .Ministero successivamente;* *6) di incaricare il Coordinamento Progettazione Urbanistica e Qualità Urbana di trasmettere al Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti ii parere sul progetto definitivo "infrastrutture strategiche definite dalla legge obiettivo n. 443/01 - Linea A.V./A.C. Torino - Venezia tratta Milano Verona - Lotto Funzionale Brescia Verona";* *7) di incaricare il Coordinamento Ambiente di trasmettere al Ministero dell'Ambiente le osservazioni per la parte della Valutazione d'impatto Ambientale sulla cantierizzazione dell' opera;* *8) di dare atto che la localizzazione dell'intervento è stata approvata con delibera del Consiglio Comunale n. 22/2000.*	\	Si prende atto della segnalazione e se ne terrà conto nel Progetto Esecutivo	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
425	Sigg. Cristina Residori, Giovanni Maria Residori, Marco Residori, Soc. Carpe Diem Srl, Soc. Garden House Srl e 4 Season Gestioni Srl	Sona	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0037169	Si richiede la predisposizione di barriere fonoassorbenti in corrispondenza delI'albergo (Hotel Antico Termine in adicenza al nuovo CVF di via Rampa alla pk 139+900) con un'altezza tale da impedire l'effetto di deviazione del rumore verso l'alto.	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) e il loro posizionamento è il risultato dell'applicazione di un modello matematico basato sulle caratteristiche della sorgente e del ricettore finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	SI Già previsto
426	Sigg. Cristina Residori, Giovanni Maria Residori, Marco Residori, Soc. Carpe Diem Srl, Soc. Garden House Srl e 4 Season Gestioni Srl	Sona	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0037169	Si richiede che vengano installati sulla tratta in oggetto dei tappeti di assorbimento delle vibrazioni volti al contenimento della propagazione delle onde vibrazionali, certamente percepibili nei piani interrati dell'immobile - Hotel Antico Termine -	\	Per quanto concerne la componente vibrazioni, è stato condotto apposito studio per individuare le aree che necessitano di interventi per contenere la trasmissione delle vibrazioni in fase di esercizio	SI Già previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
427	Sigg. Cristina Residori, Giovanni Maria Residori, Marco Residori, Soc. Carpe Diem Srl, Soc. Garden House Srl e 4 Season Gestioni Srl	Sona	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0037169	Si ritiene che il Cavalcaferrovia di Via Rampa non debba essere realizzato ed al fine di mantenere la funzionalità viaria esistente si propone di mantenere l' attraversamento intra-comunale, fondamenta strada di accesso per i clienti dell' albergo, attraverso un nuovo sottopasso interrato. In caso di mancato accoglimento dell' osservazione, si richiede che vengano prescritti interventi di mitigazione di forte impatto dell'opera in rilevato con realizzazione di barriere di mitigazione artificiali cordoni ambientali ad alto fusto su ambedue i lati est e ovest del viadotto.	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si rimanda alla controdeduzione di cui all'osservazione del Comune di Sommacampagna (SO22). In merito alle opere a verde si ritiene sufficiente quanto previsto dal progetto anche per non sottrarre ulteriormente suolo agricolo.	NO
428	Sigg. Cristina Residori, Giovanni Maria Residori, Marco Residori, Soc. Carpe Diem Srl, Soc. Garden House Srl e 4 Season Gestioni Srl	Sona	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0037169	Si richiede di allargare la strada ponendo ai lati passaggi piste ciclopedonali, utili per il collegamento dei due centri abitati Lugagnano-Caselle.	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si rimanda alla controdeduzione di cui all'osservazione del Comune di Sona (SN28).	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
429	Sigg. Cristina Residori, Giovanni Maria Residori, Marco Residori, Soc. Carpe Diem Srl, Soc. Garden House Srl e 4 Season Gestioni Srl	Sona	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0037169	Si richiede che il progetto esecutivo tenga debitamente conto delle esigenze viabilistiche connesse all'attività alberghiera (Hotel Antico Termine), prescrivendo che venga garantito il facile accesso all'albergo per tutta la durata dei lavori. Si richiede che vengano installate adeguate barriere temporanee di mitigazione dei rumori e delle polveri a protezione degli immobili degli osservanti. Per le medesime ragioni, si richiede che vengano garantiti gli spazi destinati a parcheggio nell'area prospiciente all'albergo.	\	In sede di redazione del progetto esecuitva verranno effettuate le opportune valutazioni in merito alla richiesta. Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi. Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, …	SI Già previsto
430	Sigg. Cristina Residori, Giovanni Maria Residori, Marco Residori, Soc. Carpe Diem Srl, Soc. Garden House Srl e 4 Season Gestioni Srl	Sona	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0037169	Si richiede che venga chiarite l' esatto posizionamento della servitù che, dagli elaborati progettuali pare sovrapporsi all'edificato (Hotel Antico Termine e abitazioni di proprietà). Si richiede che vengano meglio definiti i mappali oggetto di espropriazione, in quanto risultano alcuni errori di natura catastale. In considerazione delle esigenze viabilistiche già evidenziate, si manifesta sin d' ora la disponibilità dei signori Residori ad acquisire eventuali particelle relitte a bordo del sedime stradale da destinarsi a parcheggi.	\	In sede di redazione del progetto esecutivo verranno effettuate le opportune valutazioni ed eliminate le eventuali incongruenze in progetto.	SI
RO08	Comune di Rovato	Rovato	36135	31/10/2014	DVA-2014-0037175	E' la stessa lettera della DVA-2014-0035867	\	-	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
PZ01	Comune di Pozzolengo	Pozzolengo	5420	30/10/2014	DVA-2014-0037178	*[...]* *- Il tracciato della nuova linea ferroviaria verrebbe a tagliare una zona di pregio ad importanza paesaggistica ed ambientale inscritta nell' anfiteatro morenico del lago di Garda gà dichiarato "area di grande rilevanza ambientale" dalla Regione Lombardia, quali aree agricole di valenza paesistica, come meglio indicato nella tavola grafica DP 10 nord - carta di sintesi per la tutela delle componenti paesistiche nord del vigente Piano di Governo del Territorio;* *- La zona attraversata dalla nuova linea ferroviaria è interessata da colture ad alta specializzazione con produzioni di altissima qualità conosciute in tutto il mondo quali il vino "Lugana D.O.C." [...];* *- La zona interessata alla nuova linea ferroviaria risulta già attraversata da numerosi infrastrutture di collegamento di importanza nazionale ed internazionale con notevole impatto sui territorio: Autostrada A4 Milano - Venezia a 6 corsie; linea ferroviaria Milano - Torino - Venezia; s.s. 11 Padana Superiore. Il territorio del Comune è inoltre attraversato da ben 4 elettrodottl ad alta potenza,[...];* *- La nuova linea non risolverebbe il problema del trasporto delle merci nella tratta e, non prevedendo fermate intermedie non comporterebbe alcun beneficio per la popolazione della zona sin dal punto di vista economico ne tantomeno per quello sociale, causando enormi danni non solo al paesaggio, ma anche sul territorio agricola e sulle aziende agricole compromettendo, per alcune di esse, la stessa sopravvivenza; [...]*	\	La presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. L'analisi costi/benefici e l'analisi di sostenibilità dell'opera sono già state condotte ed hanno costituito oggetto dell'approvazione del CIPE nel 2003.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
PZ02	Comune di Pozzolengo	Pozzolengo	5420	30/10/2014	DVA-2014-0037178	*[...] Nuovo cavalca ferrovia S.S. 13 - km 119+428.875* *Gli elaborati grafici inizialmente presentati a titolo di "progettazione esecutiva" (riferimento a tavola grafica 106 progetto A202 lotto 32 documento EE2 P7 ID200 prog, 006)[…] presentano differenze sostanziali nella predisposizione della linea e delle infrastrutture ad essa complementari, come la sostituzione del cavalcavia esistente nei pressi della Cascina Roveglia in luogo alla realizzazione di un nuovo sottopasso realizzato a distanza superiore rispetto alla posizione della cascina stessa oggi oggetto di demolizione parziale. La tavola grafica commessa IN05 lotto 00 fase D Ente E2 [...] redatta dal Cepav due (progettazione definitiva), definisce un'ulteriore modifica progettuale al contesto in oggetto, relativamente alla fondazione di un nuovo cavalca ferrovia realizzato in struttura mista acciaio e cls Detro nuovo manufatto [...] risulta estremamente impattante per quanta concerne l'ambiente agricolo circostante, in relazione ad un palese aumento delle dimensioni rispetto al cavalcavia esistente. Si evidenzia [...]. Per queste motivazioni l'Amministrazione comunale richiede una rivisitazione progettuale dell'intera struttura, finalizzata alla migliore integrazione naturalistica nel pregiato contesto ambientale esistente su tutta la tratta AC/AV interessante in Comune di Pozzolengo. La proposta consiste nell'eliminazione di almeno 6 piloni in cementa armato (3 di partenza e 3 di arrivo per quanto concerne l'intera struttura cavalcaferrovia) e la sostituzione degli elementi rimossi previa formazione di un nuovo terrapieno trattato mediante utilizzo di terre armate ed ogni altro accorgimento di ingegneria naturalistica atto alla miglior integrazione e mitigazione della struttura prefabbricata nel contesto ambientale circostante. [...]*	-€ 3.000.000	Il progetto del cavalcavia IV31 può essere rivisto. La pendenza stradale può essere aumentata, con riduzione della velocità di progetto da 80 a 70 km/h e riduzione del limite di velocità amministrativo da 70 a 60 km/h.a . Il numero di campate può essere ridotto da 9 a 6 ed eliminata la rotatoria a nord. Il tracciato può essere modificato andando a lambire, sebbene marginalmente, una proprietà privata. Per ridurre l'ingombro delle scarpate possono essere inserite terre armate. Non si ritengono possibili altre ottimizzazioni in quanto : - l'altezza delle spalle non deve essere superiore a 6 m per problemi geotecnici; - deve essere garantito il franco di 5,50 sopra l' autostrada A4 - deve essere garantito il franco altimetrico di 7,20 sopra la liea AV - deve essere rispettata la normativa stradale.	SI
PZ03	Comune di Pozzolengo	Pozzolengo	5420	30/10/2014	DVA-2014-0037178	*[...] Si richiede inoltre di valutare, nelle operazioni di sistemazione e rimaneggiamento della viabilità comunale, la formazione di un nuovo tracciato ciclabile/pedonale.*	€ 1.300.000	La richiesta del Comune risulta generica e dunque non valutabile dal punto di vista tecnico ed economico. Si realizzerà l'attraversamento ciclopedonale solo in corrsipondenza del manufatto di scavalco.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
PZ04	Comune di Pozzolengo	Pozzolengo	5420	30/10/2014	DVA-2014-0037178	*[...] Si valuti inoltre, in alternativa alla formazione del citato cavalca ferrovia, per un migliore inserimento ambientale la formazione di un adeguato sottopasso.[...]*	\	La realizzazione del sottopasso non è tecnicamente fattibile. Da un punto di vista di tracciato stradale a parità di limitazioni di velocità di progetto e di pendenza massima stradale si perverrebbe ad uno sviluppo simile alla soluzione in cavalcavia. Tuttavia le condizioni geomorfologiche sono decisamente sfavorevoli in quanto caratterizzate dalla presenza di falda a 2 m dal piano campagna, presenza di fontanili e terreni costituiti da limi argillosi e argille limose "tenere". Si segnala l'estrema onerosità della realizzazione del manufatto a spinta sotto l'autostrada, la necessità di opere di protezione della Cascina Roveglia, di paratie per il contenimento degli scavi in prossimità dei vigneti. Le opere provvisionali per l'esecuzione del manufatto a spinta imporrebbero rilevanti occupazioni di territorio. Si fa presente inoltre che gli scavi dovrebbero scendere ad un a quota di almeno 10 m da piano campagna, in quanto è necessario sottopassare la linea AV, già in trincea.	NO
PZ05	Comune di Pozzolengo	Pozzolengo	5420	30/10/2014	DVA-2014-0037178	*[…] Nuova rotatoria presso strada comunale della Roveglia* *Gli elaborati grafici presentati a titolo di "progettazione definitiva" e depositati agli atti presso […] prevedono […] la formazione di una nuova intersezione stradale di tipo a rotatoria per il collegamento della strada comunale per la Roveglia, la strada comunale Sansonina ed uno stradello privato per Loc. Canova.E' parere di questa Amministrazione comunale che la realizzazione di detta nuova infrastruttura sia assolutamente inutile nonché particolarmente onerosa per questioni strettamente legate alla gestione della medesima opera, essendo di fatto di futura cessione al Comune stesso.* *L'intersezione a rotatoria posta sulla strada comunale della Roveglia, collega unicamente uno stradello privato pertinenziale ad una piccola cascina agricola con traffico veicolare pressoché inesistente a ovest del territorio, mentre a est dello stesso con una ristretta porzione di viabilità comunale, in direzione Sansonina appunto, per il quale carico viario è limitato a servire circa 4 immobili di tipo agricolo residenziale, segnalando anche per quella porzione un traffico veicolare estremamente limitato.[...]*	-€ 330.000	Si ritiene fattibile l'osservazione anche in relazione all'Osservazione PZ02.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
PZ06	Comune di Pozzolengo	Pozzolengo	5420	30/10/2014	DVA-2014-0037178	***[…] Aree di stoccaggio materiale di cantiere*** *L'area interessata dalla formazione del nuovo cavalca ferrovia, nei pressi della Cascina Roveglia, risulta interessata dalla formazione i n. 4 diverse zone di cantiere/stoccaggio materiale, rispettivamente di circa 15.300 mq la pill grande c circa 2.200 mq. In pill piccola, entrambe peste a ridosso del cavalca ferrovia in progetto, e due di media dimensione pari a circa mq. 5.800, defilata ad est e ad ovest del predetto manufatto. Il dislocamento di quattro distinte aree di cantiere/stoccaggio in una porzione di territorio così limitata, crea inevitabilmente perplessità in ordine alla loro reale utilità, ritenendo tale ipotesi assolutamente gravosa per il particolare contesto agricolo in cui si andrebbero a collocare, creando inutili frazionamenti di pregiatissimi terreni destinati alla coltivazione di vigneti autoctoni. Questa Amministrazione comunale richiede pertanto che non siano realizzate Ie tre aree più piccole, ovvero quella da mq. 2.200 e Ie due da circa mq. 5.800 in progetto, nonchè ridotta a 10.000 mq l'area di maggior dimensione collocata a ridosso del nuovo cavalca ferrovia, limitando unicamente ad essa il compito di ospitare tutte Ie attrezzature nonché i materiali relativi alla costruzione della linea AC/AV interessante in Comune di Pozzolengo. Si richiede inoltre di ridurre al minima Ie dimensioni, sia in lunghezza che in larghezza, della strada necessaria all 'utilizzo della citata area di cantiere/stoccaggio, collegata in progctto direttamente con Ia Strada Comunale per la Roveglia, al fine di evitare inutile spreco di territorio agricola.[...]*	\	In sede di redazione del PE si adotteranno tutte le necessarie veriifche tecniche al fine di rivedere , per quanto possibile, dislocazione ed entità delle aree che in ogni caso dovranno rimanere in prossimità delle opere.	SI Condizionato
PZ07	Comune di Pozzolengo	Pozzolengo	5420	30/10/2014	DVA-2014-0037178	*[...] Cascina Roveglia* *Gli elaborati grafici presentati a titolo di "progettazione definitiva" e depositati […] prevedono […] la demolizione di due manufatti esistenti: I'attuale cavalcavia nei pressi della Roveglia nonché la parziale demolizione della stessa Cascina, facente parte di una delle più rinomate aziende vitivinicole nel contesto di appartenenza del vino Lugana, La Cascina Roveglia consiste in un antica casa rustica lombarda, posizionata al centro di un area indicata come primo Cru della Lugana, attualmente la tenuta copre una superficie di oltre 100 cUari di cui quasi 50 a vigneto: si tratta della più estesa superficie vitata della Lugana, ricca sia di vigneti di antico impianto(e pertanto dotati di apparati radicolari molto estesi) che di vigneti nuovi. [...] Si segnala che la porzione prevista in demolizione della cascina Roveglia risulta essere la più antica, i cui primi atti di vendita gelosamente custoditi negli annali risalgono addirittura all' anno 1404. Questa Amministrazione comunale, esprime pertanto la massima contrarietà al programma di demolizione della Cascina Roveglia, richiedendo pertanto il suo mantenimento nonché massima protezione in termini di rumori e vibrazioni, previo realizzazione di qualunque tipologia necessaria di infrastruttura mitigativa preposta a tali necessità.[...]*	\	L'intervento sulla cascina prevede una demolizione parziale, ma non evitabile. Saranno comunque adottate tutte le misure finalizzate a minimizzare l'impatto sulla tenuta Roveglia durante e dopo l'esecuzione dei lavori.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
PZ08	Comune di Pozzolengo	Pozzolengo	5420	30/10/2014	DVA-2014-0037178	*[…] Analizzate nel dettaglio le summenzionate criticità, per il quale si auspica un'accorta revisione progettuale [...] questa Amministrazione Comunale procede inoltre a segnalare quanto segue:* *1. Gli elaborati grafici di progetto nella loro ultima versione, depositati agli atti presso il Comune di Pozzolengo in data 15/09/2014 al prot. n. 4437, differiscono sostanzialmente da tutti gli elaborati in possesso de l Comune di Pozzolengo sin dai primi anni '90, creando non poche perplessità in ordine ai processi decisionali per la predisposizione degli ultimi elaborati definitivi.[...]*	\	Il processo autorizzativo, e di pari passo, quello di affinamento del progetto, ha determinato, rispetto agli '90, numerose modifiche alle soluzioni progettuali. In ogni caso il progetto definitivo deposita presso il vostro comune per l'attuale procedura di Conferenza di Servizi recepisce interamente le prescrizioni di cui alla delibera Cipe n.120 del 2003.	NO
PZ09	Comune di Pozzolengo	Pozzolengo	5420	30/10/2014	DVA-2014-0037178	*[...]* *2. La documentazione pervenuta al Comune di Pozzolengo nella sua ultima configurazione, risulta di difficile valutazione e comprensione soprattutto per quanta concerne i dettagli riferiti alle opere di formazione delle aree di cantiere, di stoccaggio, della viabilità secondaria, nonché di tutte le infrastrutture di raccordo e di collegamento con le aree logistiche.[...]*	\	Maggiori dettagli relativamente alla documentazione citata saranno forniti in fase di redazione del Progetto Esecutivo.	SI
PZ10	Comune di Pozzolengo	Pozzolengo	5420	30/10/2014	DVA-2014-0037178	*[...]* *3. Non vengono completamente e doverosamente illustrate tutte le opere di mitigazione dell'opera in genere, con specifico riferimento alle emissioni acustiche, delle polveri, dell'elettromagnetismo e delle vibrazioni in genere che detta linea creerà sulle costruzioni adiacenti alla tratta stessa ed alla mitigazione ambientale, soprattutto per quanto concerne la formazione del nuovo cavalca ferrovia, il quale risulterà estremamente più esteso dell'esistente ed impattante dell'esistente.[...]*	\	L'individuazione delle misure di mitigazione degli impatti ambientali sono state commisurate alla criticità e sensibilità dei punti e delle aree specifiche. Si segnala che in ottemperanza all'osservazione PZ02 il cavalcavia potrà essere ridotto di dimensioni	SI Già Previsto
PZ11	Comune di Pozzolengo	Pozzolengo	5420	30/10/2014	DVA-2014-0037178	*[...]* *4. Non vengono definite, all'interno delle relazioni relative alla proposta progettuale ultima, quale modalità e quale procedura sarà destinata a sostenere il pregiato e delicato territorio agricolo interessato durante tutta la durata del cantiere, ravvisando per il contesto ambientale di appartenenza un gravissimo danno in termini di impatto sul paesaggio, e sull'attività agricola ed aziendale delle realtà esistenti [...]*	\	Sono già previste in progetto la remunerazione degli espropri (acquisizioni o occupazioni temporanee) che si renderanno necessari per la realizzazione dell'opera. Si utilizzeranno le stesse procedure già adottate per la linea Treviglio-Brescia, basate cioè sull'attuale legislazione in vigore (Testo Unico di cui al DPR n. 327/2001 modificato dal Dlgs n. 302/2002). Si conferma inoltre che tutti i danni che verranno accertati in fase di costruzione saranno oggetto di adeguato indennizzo.	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
PZI2	Comune di Pozzolengo	Pozzolengo	5420	30/10/2014	DVA-2014-0037178	*[...]* *5. Non viene definito all'interno del progetto quale intervento sarà destinato al potenziamento della rete viaria comunale esistente, con specifico riferimento alla strada comunale per la Roveglia, ravvisando nello specifico la necessità di rivedere completamente il vecchio ed angusto sottopasso della linea ferroviaria storica esistente (previa formazione di un nuovo tracciato ciclo/pedonale), posto a poche decine di metri dalla nuova rotatoria in progetto e posizionata al termine (lato nord) del nuovo cavalcaferrovia in progetto.[...]*	\	Il progetto della linea AV, tutto in affiancamento a sud dell' Autostrada A4 interferisce solo due cavalcavia denominati IV23 e IV31 (il primo al confine con il Comune di Desenzano), entrambi ricostruiti sul sedime precedente ed adeguati alle nuove norme stradali. A parere del Proponente non si ravvisa la necessità di interventi compensativi, peraltro a nord dell' Autostrada A4, in area non interessate dai lavori in oggetto. La creazione di un nuovo attraversamento sotto la linea storica, anche solo per un sottopasso ciclopedonale , da realizzare necessariamente con spingitubo, è da ritenersi assai oneroso, mentre l'allargamento del manufatto esistente è di per sè infattibile per questioni tecniche.	NO
PZI3	Comune di Pozzolengo	Pozzolengo	5420	30/10/2014	DVA-2014-0037178	*[...]* *6. Si richiede che dopo il 06/ 11/2014, data di apertura della conferenza di servizi, si attivi uno specifico tavolo tecnico e politico con particolare riferimento alla salvaguardia ed al sostegno dell' area di produzione del vino Lugana.[...]*	\	La richiesta non rientra nelle competenze del Proponente	RFI
PZI4	Comune di Pozzolengo	Pozzolengo	5420	30/10/2014	DVA-2014-0037178	*7. Si segnala tuttavia la carenza di documentazione in ordine al carico di viabilità dei mezzi pesanti nonché di analisi del traffico destinato presso le strade all' interno del territorio di Pozzolengo, risulta indicato solamente un accenno molto generalizzato a privo di relazioni e quantificazione del numero di mezzi interessati. Si richiede un elaborate grafico indicante quanta sopra menzionato, nonché la definizione della viabilità comunale interessata.[...]*	\	Verrà fatto un nuovo studio di flussi di traffico in fase esecutiva concordando l'effettivo uso delle strade.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
569	Associazione "Consorzio Colline Moreniche del Garda"	Intera tratta	GL/DC	04/11/2014	DVA-2014-0037182	*[…] perché uno studio di impatto ambientale "vecchio" di ben 11 anni non è in grado di dare risposta alle esigenze di corretto inquadramento ambientale di un progetto che la procedura di Via intende tutelare.* *CRITICITA'* *1. Il patrimonio ambientale, unico nel suo genere, subirebbe profonde ed irreversibili trasformazioni (siti patrimonio UNESCO, siti di importanza comunitaria (SIC), rete ecologica regionale (RER), cordoni morenici ...).* *2. Le attività agronomiche di eccellenza (zona viticola Lugana DOC, zona Grana Padano e viticoltura biologica) ridurrebbero in modo consistente, per sottrazione di suolo, sia aree di produzione che l'indotto economico.* *3. La fiorente attività turistica, oggi attestata a 22 mln di presenze/anno, patirebbe le inevitabili conseguenze dei disagi provocati da una prolungata cantierizzazione.* *4. Il delicato sistema idrogeologico e la rete idrica minore, che caratterizzano il bacino gardesano, subirebbero conseguenze ormai ben note in situazioni analoghe, che non sono state, a nostro avviso, sufficientemente approfondite nella Valutazione Ambientale.* *5. Sul costo dell'opera si è già espressa la Corte dei Conti il 7 Luglio 2011 manifestando parere contrario ".... l'opera PREGIUDICA L'EQUITA' INTERGENERAZIONALE, caricando in modo sproporzionato su generazioni future (si arriva in alcuni casi al 2060) i vantaggi ipotetici goduti da quelle attuali".*	\	Si evidenzia che il tracciato è stato già approvato con Delibera CIPE 2003 e contestualmente è stato espresso parere favorevole di compatibilità ambientale sull'intera opera.	NO
570	Associazione "Consorzio Colline Moreniche del Garda"	Intera tratta	GL/DC	04/11/2014	DVA-2014-0037182	*6. Disattesa delle indicazioni della Comunità Europea (Gazzetta Ufficiale CEE n. L 228/1 del 9 .9.1996) "sollecitare il riassetto delle vie ferroviarie esistenti evitando di creare nuovi corridoi di disturbo in siti intatti".* *Per tali motivi, la sottoscritta Associazione "Consorzio Colline Moreniche del Garda" che rappresenta n.2 comuni (per una popolazione di 45.000 abitanti), n. 4 consorzi, n. 1 università, n.1 Confederazione Nazionale di agricoltori, n. 6 associazioni operanti nel settore economico, turistico, ambientale, n.8 professionisti, imprenditori e scrittori.* *CHIEDE* *che venga presa in considerazione una delle ipotesi già valutata da CEPA V DUE, che prevede di utilizzare la linea storica esistente e che, debitamente potenziata e dotata di moderne applicazioni tecnologiche, eviterebbe le criticità esposte e le conseguenze che ne deriverebbero sul territorio.*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa presente che l'ipotesi di utilizzo della linea esistente non è perseguibile in relazione alla capacità della linea ormai prossima alla saturazione. Inoltre in tale ipotesi si graverebbe sul trasporto regionale che vedrebbe ulteriormente dilatati i tempi di percorrenza, penalizzando in ultima analisi i pendolari. Estremamente pesante sarebbe poi l'impatto sulla linea ferroviaria nella fase realizzativa per le soggezioni ed i rallentamenti che occorrerebbe imporre sulla linea storica. Qualora invece si intendesse, quale potenziamento, il completo quadruplicamento della linea ferroviaria esistente, ciò comporterebbe un impatto socio-territoriale ben maggiore rispetto al progetto presentato; la attuale linea è stata infatti realizzata tra il 1840 e il 1870; da quell'epoca il territorio circostante la linea ha subito un'estesa urbanizzazione, così che oggi il raddoppio della linea andrebbe ad interessare centri abitati consolidati (in particolare, Brescia, Desenzano, Peschiera) dove sarebbe necessario demolire centinaia di abitazioni e fabbricati produttivi.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
142	Sig. Alessio Figaroli e Ditta F.A. Metal di Andrea Figarol	Castenedolo	Nessun Protocollo	10/11/2014	DVA-2014-0037197	*Osservazioni inerenti agli immobili censiti al Foglio 26, mappale n. 43. […]* *Oggetto:* *RICHIESTA DI CHIARIMENTI E PROCEDIBILITA' ATTIVITA' ARTIGIANALE* *preesistente in Via T.Olivari, 25014 Castenedolo Brescia, su lotto di terreno compreso tra la SP19 Centro Padane e la Nuova linea TAV, individuate nelle tavole allegate al KM. 91+648 ESPROPRI in colore VERDE CHIARO per le superfici soggette ad interventi di riqualificazione e di color SEPPIA per la realizzazione di strada poderale.* *CHIEDONO:* *essendo in procinto di presentare la domanda di autorizzazione unica, ai. sensi dell' art. 208 del D.lgs. 03 aprile 2006, n. 152 e s.m.i., per la realizzazione e la gestione di un nuovo impianto di recupero rifiuti non pericolosi e avendo già inoltrato richiesta di ammissibilità all'esercizio dell'attività in fascia di rispetto della Linea ferroviaria A.V./A.C. e in fascia di rispetto stradale della SP19 (raccordo autostradale Ospitaletto Montichiari).* *Che il lotto suddetto rimanga a destinazione Produttivo Terziario, e di proprietà;*	\	Il proponente è disponibile a lasciare nella piena proprietà dell'osservante le aree di pertinenza dei fabbricati, oggi colorate in verde. Per la possibilità di realizzazione di un impianto per la gestione dei rifiuti, trattandosi di destinazione urbanistica, il proponente non è competente nella risposta; occorrerà comunque la deroga da RFI per la parte interessata dalla fascia di rispetto ferroviaria e da ACP per la parte interessata dalal fascia di rispetto autostradale.	RFI
143	Sig. Alessio Figaroli e Ditta F.A. Metal di Andrea Figarol	Castenedolo	Nessun Protocollo	10/11/2014	DVA-2014-0037197	*che il percorso per accedere al lotto intercluso da strada poderale a sottopassaggio, venga rivalutato per il passaggio di autotreni articolati in funzione delle esigenze dell'attività ormai da tempo instaurata;*	\	Per la strada accesso in area interclusa è già previsto in progetto un sottopasso di dimensioni 5 m x 5 m che si ritiene idoneo alle attività previste dalla proprietà	SI Già previsto
144	Sig. Alessio Figaroli e Ditta F.A. Metal di Andrea Figarol	Castenedolo	Nessun Protocollo	10/11/2014	DVA-2014-0037197	*che la strada, attualmente progettata come poderale , per creare meno danni ai terreni interclusi tra la SP 19 e la TAV sia realizzata a nord a fianco e parallela alla linea ferroviaria ricollegandosi alla strada Comunale preesistente Via T. Olivari, lasciando meno aree piccole di difficile lavorazione, la stessa strada dovrà essere rivista anche nell'innesto a Sud con strada Cascina Villa Libera Cascina Novara Ghedi BS nuovo punto di accesso.* *Qualora non fosse riconosciuto un indennizzo adeguato, o non fosse previsto esproprio, chiede fin da ora autorizzazioni e garanzie di pater continuare ad esercitare l'attività di commercio di rottami metallici e recupero di rifiuti speciali non pericolosi.*	\	Lo spostamento della strada potrà essere approfondito in sede di progettazione esecutiva, con la condizione che le modifiche richieste non siano esterne alla fascia di vincolo preordinato all'esproprio	SI condizionato

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
145	Sig. Alessio Figaroli e Ditta F.A. Metal di Andrea Figarol	Castenedolo	Nessun Protocollo	10/11/2014	DVA-2014-0037197	*Qualora non fosse riconosciuto un indennizzo adeguato, o non fosse previsto esproprio, chiede fin da ora autorizzazioni e garanzie di pater continuare ad esercitare l'attività di commercio di rottami metallici -e recupero di rifiuti speciali non pericolosi.*	\	Si rimanda alla controdeduzione n.67	RFI
193	Sig. G.De Grandis	Peschiera	Nessun Protocollo	05/11/2014	DVA-2014-0037203	*lo sottoscritto Giampietro De Grandis in qualità di proprietario e prossimamente residente con la mia famiglia in Localita Ottella a Peschiera del Garda, dopo avere visionato il progetto relativo al passaggio della Linea ad alta velocita nel nostro territorio richiedo che, durante i lavori dell'opera, vengano prese le necessarie e doverose contromisure al fine di tutelare la sicurezza, la salute e non ultimi gli edifici (siano essi abitazioni o aziende) nelle zone interessate al passaggio della linea AV/AC Torino Venezia con tutti i relativi cantieri logistici ad essa correlati. Si richiede quindi, che si attuino le seguenti misure e provvedimenti, oltre a tutto quanto e previsto dalle norme vigenti:* *• Contenimento delle vibrazioni in sede di cantierizzazione al fine di prevenire qualsiasi tipo di deterioramento degli edifici delle località interessate al passaggio, nella maggior parte dei casi, frutto di sacrifici personali, duro lavoro e di impegno economico.* *• Schermatura totale ed interramento di qualsiasi tipo di fonte di campi elettromagnetici.* *• Contenimento acustico attraverso barriere opportune, sia per i cantieri, che per ii passaggio dei treni.* *• Contenimento delle vibrazioni trasmesse ai passaggi dei treni.* *• Tutela dell'ambiente e dei corsi d'acqua naturali.* *• Rispetto della naturale bellezza dei luoghi.* *• Garanzia di viabilità interna ed esterna, prevedendo percorsi alternativi per i mezzi pesanti.* *Resto pertanto in attesa di ricevere riscontro e rassicurazioni da parte vostra che i lavori di quest' opera pubblica non nuoceranno in alcun modo alla salute mia, della mia famiglia, degli abitanti tutti e che non saranno causa di danneggiamenti alle proprietà.*	\	Il progetto prevede già tutta una serie di misure di mitigazione per il contenimento degli impatti sia in fase di cantiere che durante l'esercizio dell'opera. - Per il rumore e per le vibrazioni sono stati condotti studi finalizzati ad individuare le aree che necessitano di misure di mitigazione idonee (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi, ecc.). Inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative. - Con riferimento agli impatti di campi elettromagnetici questi sono stati compiutamente affrontati e tutti gli edifici maggiormente esposti saranno oggetto di monitoraggio ambientale finalizzato alla verifica del rispetto degli inderogabili limiti normativi. Si fa comunque presente che i limiti espositivi all'inquinamento elettromagnetico sono già rispettati a pochi metri dalla linea. - Con riferimento alla tutela dei corsi d'acqua la risoluzione delle interferenze idrauliche è stata svolta nel rispetto delle prescrizioni in materia di compatibilità idraulica e tutela delle acque. - Le viabilità per i mezzi di cantiere sono state studiate al fine di conciliare le esigenze del cantiere con quelle del territorio. Si è comunque disponibili in fase di Progettazione Esecutiva all'ottimizzazione delle viabilità individuate in accordo con gli Enti competenti. - Infine il progetto ha tenuto conto del bellezze del paesaggio nel rispetto dei vincoli imposti dalla pianificazione urbanistica territoriale.	SI Già previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
483	Sigg Poli, Favari, Sandri, Adamoli, Romani, Perbellini, Marconi, Sergio, Marconi, Donadi, Lori, Olivieri, Castellani, Rudari, Soato, Bonomi, Zanatti, Bonetti, Benedetti, Busatta, Cordioli, Grigolato, Campioni, Gardini, Mazzi, De Pretto, Tommasi, Uberti, Giampagnari, Moratto, Costa, Alberta, Barbieri, Mura Dalla, Bendinelli, Palmieri, Claudio De	Sona	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0037244	*Osservazioni* *[…]* *1) GALLERIA IC VR MERCI:* *I due binari merci della linea in progetto si diramano verso nord e dopo aver sottopassato la linea AC/ AV e la linea esistente proseguono parallele in linea retta nel c.d. "Nodo di Verona". Non essendovi derivazioni o scali previsti, non v'è dunque una valida ragione per progettare l' interconnessione a nord dove, contrariamente a quanto avviene a sud, e situato un centro abitato con una corte storica di pregio.* *1.1) Si richiede pertanto che l'interconnessione di Verona merci venga riprogettata prevedendo lo "scavalcamento" delle linee a sud del tracciato esistente, sul territorio del Comune di Sommacampagna. In tale zona agricola, limitatamente antropizzata e priva degli elementi di criticità, non si riscontrerebbero le criticità esistenti invece a nord dove è situato complesso di abitazioni talune storiche e di pregio.* *1.2) Nella denegata ipotesi di mancato accoglimento della precedente osservazione, si richiede che la copertura integrate della linea merci in trincea e la copertura con cordoni di terreno in rilievo della parte di galleria artificiale emergente dal piano di campagna.*	\	Premesso che l'osservazione si ritiene non pertinente in quanto l'interconnessione di Verona non è oggetto di VIA; si segnala che le richieste sono già state avanzate dal Comune di Sona (osservazione SN31) a cui si rimanda per le controdeduzioni.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
484	Sigg Poli, Favari, Sandri, Adamoli, Romani, Perbellini, Marconi, Sergio, Marconi, Donadi, Lori, Olivieri, Castellani, Rudari, Soato, Bonomi, Zanatti, Bonetti, Benedetti, Busatta, Cordioli, Grigolato, Campioni, Gardini, Mazzi, De Pretto, Tommasi, Uberti, Giampagnari, Moratto, Costa, Alberta, Barbieri, Mura Dalla, Bendinelli, Palmieri, Claudio De	Sona	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0037244	*2) CAV ALCAFERROVIA DI VIA DE AMICIS* *L'infrastruttura di progetto si inserisce nel piano di riorganizzazione dell' assetto viario del territorio intercomunale (Sona - Sommacampagna). Allo stato attuale, però, in quest'area non esiste un collegamento tra i due Comuni e I' opera non risponde al reale bisogno viabilistico. La pianificazione comunale, infatti, non prevede più il collegamento di Via De Amicis con la c.d. "tangenziale nord" di via Sacharov. In tal senso, il nuovo collegamento consentirebbe il deflusso del traffico da sud verso nord, cioè da Caselle verso Lugagnano, che si arresterebbe però su via De Amids. L' opera comporterebbe un aggravio della viabilità principale della frazione di Lugagnano.* *2.1) Si richiede pertanto di non realizzare il cavalca-ferrovia (opzione zero) in quanto opera totalmente superflua e sproporzionata per le funzioni attribuitele. In tal senso, il General Contractor realizzerebbe un ingente risparmio di spesa che potrebbe, almeno in parte, essere destinato all'aumento delle misure di mitigazione ambientale dell' opera.*	\	La richiesta non è pertinente nell'ambito della procedura di VIA in quanto l'opera non è oggetto di VIA. Si rimanda l'esame della richiesta all'osservazione del Comune di Sona (SN29) avanzata in ambito CdS.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
485	Sigg Poli, Favari, Sandri, Adamoli, Romani, Perbellini, Marconi, Sergio, Marconi, Donadi, Lori, Olivieri, Castellani, Rudari, Soato, Bonomi, Zanatti, Bonetti, Benedetti, Busatta, Cordioli, Grigolato, Campioni, Gardini, Mazzi, De Pretto, Tommasi, Uberti, Giampagnari, Moratto, Costa, Alberta, Barbieri, Mura Dalla, Bendinelli, Palmieri, Claudio De	Sona	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0037244	*2) CAV ALCAFERROVIA DI VIA DE AMICIS* *[.....]* *2.2) Si richiede di garantire la viabilità di collegamento intercomunale con il mantenimento ed il consolidamento della strada di cantiere a sud della linea ferroviaria nel territorio di Sommacampagna. Tale strada, che corre parallela alla linea ferroviaria, costituirebbe il naturale collegamento tra la S.P. 26 Morenica - via Mincio - loc. Rampa - loc. Cason, creando un sistema di bypass a nord dell' abitato di Caselle ed a sud di Lugagnano.*	\	In sede di redazione del progetto esecutivo verranno effettuate le opportune valutazioni. La cessione dell'opera (strada di cantiere) tal quale è possibile solo a valle dell'acquisizione del titolo di esproprio da parte dell'Amministrazione. Si veda riscontro ad osservazione del Comune di Sommacampagna SO01.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
486	Sigg Poli, Favari, Sandri, Adamoli, Romani, Perbellini, Marconi, Sergio, Marconi, Donadi, Lori, Olivieri, Castellani, Rudari, Soato, Bonomi, Zanatti, Bonetti, Benedetti, Busatta, Cordioli, Grigolato, Campioni, Gardini, Mazzi, De Pretto, Tommasi, Uberti, Giampagnari, Moratto, Costa, Alberta, Barbieri, Mura Dalla, Bendinelli, Palmieri, Claudio De	Sona	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0037244	*3. VIA DE AMICIS* *Si prevede una strada di cantiere in via De Amicis con il transito dei mezzi pesanti sulla via principale che collega Sona con Verona e attraverso una zona residenziale. Tale strada presenta anche un'incongruenza di progetto poiché il progetto prevede la sovrapposizione all' abitato senza prevederne la demolizione.* *3.1) Si richiede che, in ragione delle progettate opere di allargamento del sottopasso dell' autostrada A22 in direzione Verona (progettualità extra tratta) venga prevista una strada di cantiere alternativa sulla già esistente strada vicinale che, in circa 400 metri, permette di raggiungere la strada di cantiere posta a sud della tratta che da via Belvedere si dirige verso Verona transitando da Loc. Cason. Con tale soluzione si ridurrebbe notevolmente l'impatto di cantiere su Lugagnano e verrebbe notevolmente ridotta anche la spesa per le occupazioni espropriazioni dovute all'allargamento di via De Amids (doc. all. n. 7).* *3.2) Qualora I' osservazione precedente non venisse accolta, si chiede che venga previsto I' allargamento della strada di cantiere di via De Amids solamente verso le aree agricole preservando le abitazioni esistenti.*	\	Nell'ambito della progettazione esecutiva quanto richiesto verrà tenuto in considerazione per quanto possibile. Analoga osservazione è stata presentata dal Comune di Sona (SN40).	SI parziale

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
487	Sigg Poli, Favari, Sandri, Adamoli, Romani, Perbellini, Marconi, Sergio, Marconi, Donadi, Lori, Olivieri, Castellani, Rudari, Soato, Bonomi, Zanatti, Bonetti, Benedetti, Busatta, Cordioli, Grigolato, Campioni, Gardini, Mazzi, De Pretto, Tommasi, Uberti, Giampagnari, Moratto, Costa, Alberta, Barbieri, Mura Dalla, Bendinelli, Palmieri, Claudio De	Sona	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0037244	*4. ESPROPRIAZIONI ED OCCUPAZIONI* *Nella zona in esame si rileva numerose contraddizioni tra gli elaborati progettuali, in particolare alla rappresentazione grafica delle aree tecniche , di stoccaggio e le strade di cantiere non corrispondono le medesime aree nei piani particellari di occupazione ed espropriazione. Inoltre, per tutta la durata del cantiere, ipotizzabile in 7 anni, vi saranno evidenti compromissioni della vita degli esponenti. Soprattutto in relazione a tali situazioni, l'indennizzo da espropriazione non può essere limitato solo a quanta previsto nella relazione generale di tratta.* *4.1) Si richiede che vengano risolte le contraddizioni integrando e/o correggendo gli elaborati progettuali rendendoli chiari ed univoci.* *4.2) Si chiede, pertanto, di prevedere nel progetto definitivo un indennizzo per gli eventuali danni che subiranno i residenti in conseguenza delle opere previste per la line a AV/ AC.*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che gli indennizzi relativi alle proprietà interessate saranno effettuati sulla base delle normative vigenti (DPR327/2001 e successive modifiche ed integrazioni); in ogni caso prima della fase esecutiva si terranno incontri con le singole proprietà per approfondire con maggior dettaglio le tematiche interessate. Per eventuali incongruenze in progetto saranno eliminate in fase di redazione del Progetto Esecutivo.	SI Già previ sto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
488	Sigg Poli, Favari, Sandri, Adamoli, Romani, Perbellini, Marconi, Sergio, Marconi, Donadi, Lori, Olivieri, Castellani, Rudari, Soato, Bonomi, Zanatti, Bonetti, Benedetti, Busatta, Cordioli, Grigolato, Campioni, Gardini, Mazzi, De Pretto, Tommasi, Uberti, Giampagnari, Moratto, Costa, Alberta, Barbieri, Mura Dalla, Bendinelli, Palmieri, Claudio De	Sona	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0037244	*5. MISURE DI MITIGAZIONE EDI COMPENSAZIONE* *In considerazione della vocazione ciclopedonale della zona via De Amids -Corte Messedaglia (Km 138 - 140), attualmente non interessata dalla viabilità esterna al Comune di Sona, e considerato il forte impatto ambientale delle opere di progetto sull' area (linea AC/ AV, cavalca ferrovia, interconnessione merci) si rende necessaria.* *L' adozione di importanti misure di contenimento e di mitigazione dei fattori inquinanti.* *5.1) Si richiede in particolare di adottare misure per il contenimento delle vibrazioni del passaggio in galleria e la copertura della linea merci in trincea per tutta la lunghezza sul territorio comunale (sino al confine con Verona).* *5.2) Si richiede la completa riqualificazione della zona con la predisposizione di adeguate misure di mitigazione in prossimità dell' abitato, prevedendo anche barriere anti rumore temporanea nelle vicinanze delle strade e* *delle aree di lavorazione, e con la costruzione di un sistema ciclopedonale tale preservare la vocazione dell' area.*	\	Per quanto concerne la componente vibrazioni, è stato condotto apposito studio per individuare le aree che necessitano di interventi per ridurre la trasmissione delle vibrazioni. In tutti i casi in cui lo studio ha evidenziato potenziali criticità sono state adottate azioni mitigative. Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi. Con riferimento alle specifiche richieste di seguito indicate, si precisa che non sono pertinenti in quanto relative a parti del tracciato non sottoposto a VIA.	SI parziale

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
382	Sig.ri D.Zanoni, C.Danieli	Sommacampagna	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0037263	*Osservazioni inerenti agli immobili censiti al Foglio 31, mappali n. 509.* *OSSERVAZIONI* *• Danni da rumore (IN0500DE2RGIM00060011 RUMORE: ESERCIZIO FERROVIARIO-RELAZIONE ; IN0500DE2NZIM00060011 RUMORE E Virazioni ALBUM UBICAZIONE DEi RICETTORI- 1 :2500 planimetrie ; IN0500DE2SHIM00060011 RUMORE E Vibrazioni SCHEDE DI CENSIMENTODEI RICETTORI foto case)* *• Danni da vibrazioni (vibrazioni IN0500DE2RGIM00060031 vibrazioni ESERCIZIO FERROVIARIO-RELAZIONE I IN0500DE2SHIM00060011 RUMORE E vibrazioni SCHEQE DI CENSIMENIODEI RICETTORI; IN0500DE2NZIM00060011 RUMORE E vibrazioni ALBUM UBICAZIONE DEi RICETTORI.);* *• Danni da polvere di cantierizzazione (IN0500DE2RHIM00010011 Valutazione lmpatto polveri Attività Frone Avanzamento Lavori; VIA_CANTIERIZZAZIONE\VIA_21 CANTIERIZZAZIONE IN0500DE2P51M00010241 Son Giorgio ; CANTIERIZZAZIONE IN0500DE2P5IM00010251 Sommacampagna);* *• Danni da viabilità di cantiere povere ,rumore e viabilità (VIA_CANTIERIZZAZIONE\VIA_31PMA_CANTIERIZZAZIONE AN0500DE2N3AR00020031 traffico stradale I cava I discarica I cantiere; IN0500DE2P51A00000150 viabilità e punti critici Sona ,S.giorgio; IN0500DE2P51A00000160 viabilità e punti critici Lugagnano Sommacampagna Caselle);* *• Danni da eccessiva luminosità notturna non analizzata negli elaborati di progetto;*	\	Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, … Per quanto riguarda le vibrazioni in corso d'opera, dagli studi effettuati, non sono state evidenziate situazioni di criticità.	SI Già previsto
383	Sig.ri D.Zanoni, C.Danieli	Sommacampagna	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0037263	*via Pizzarel 3 (Foglio 31 3 particella 509 km 132) [...] il progetto TAV porterebbe anche a loro un grande scompenso sia nella fase di costruzione che successive:* *- il continuo rumore a tutte le ore porterà uno squilibrio del sonno /veglia; pericoli dati dagli eccessivi camion che passerebbero in strade di paese, strade che sono costantemente usate dai ragazzi per la loro vita sociale, non che eccessive polveri che andrebbero a ledere in particolar modo l'ultimo dei nostri 4 ragazzi soggetto a bronchiti asmatiche.* *- la futura non prevedibilità dei disagi che le vibrazioni porterebbero sulla nostra casa e vita, alla luce del fatto che, abitando sul confine con la linea storica Ml/VE, dovremmo subire doppio disagio.*	\	Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, … Per quanto riguarda le vibrazioni in corso d'opera, dagli studi effettuati, non sono state evidenziate situazioni di criticità.	SI Già previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
384	Sig.ri D.Zanoni, C.Danieli	Sommacampagna	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0037263	*Noi questa opera non la vorremmo, ma chiediamo che:* *siano messe LE PIU' IDONEE barriere antipolvere e anti rumore*	\	Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, … Per quanto riguarda le vibrazioni in corso d'opera, dagli studi effettuati, non sono state evidenziate situazioni di criticità.	SI Già previsto
385	Sig.ri D.Zanoni, C.Danieli	Sommacampagna	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0037263	*sia valutata una strada di cantiere su strade già esistenti diverse dall' attuale via Casa Stefania/Tagliaferro, per la criticità della curva a L che già con le sole auto porta una particolare attenzione; se aggiungiamo che le stesse sono lo sbocco della nostra stradina, via Pizzarel appunto, i pericoli per chi esce da lì sono parecchi, nell'ottica di insegnare un autonomia ai ragazzi per quanto riguarda gli spostamenti su bici .*	\	In sede di redazione del progetto esecutivo verranno effettuate le opportune valutazioni su quanto richiesto	SI
489	Sigg. Giorgio Adamoli, Sara Adamoli, Novella Marconi, Luca Chimenti, Anna Chimenti, Virna Chimenti	Sona	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0037345	*Osservazioni inerenti agli immobili censiti al Foglio 1, mappali n. 32,33, 34, 35, 36 e Foglio 25, mappali n. 813, 811, 812, 813, 814, 815.* *[…]* *1) GALLERIA IC VR MERCI:* *I due binari merci della linea in progetto si diramano verso nord e dopo aver sottopassato la linea AC/ AV e la linea esistente proseguono parallele in linea retta nel c.d. "Nodo di Verona". Non essendovi derivazioni o scali previsti, non v'è dunque una valida ragione per progettare l' interconnessione a nord dove, contrariamente a quanto avviene a sud, e situate un centro abitato con una corte storica di pregio.* *1.1) Si richiede pertanto che l'interconnessione di Verona merci venga riprogettata prevedendo lo "scavalcamento" delle linee a sud del tracciato esistente, sul territorio del Comune di Sommacampagna. In tale zona agricola, limitatamente antropizzata e priva degli elementi di criticità, non si riscontrerebbero le criticità esistenti invece a nord dove e situato complesso di abitazioni talune storiche e di pregio.* *1.2) Nella denegata ipotesi di mancato accoglimento della precedente osservazione, si richiede che la copertura integrale della linea merci in trincea e la copertura con cordoni di terreno in rilievo della parte di galleria artificiale emergente dal piano di campagna.*	\	Premesso che l'osservazione si ritiene non pertinente in quanto l'interconnessione di Verona non è oggetto di VIA; si segnala che le richieste sono già state avanzate dal Comune di Sona (osservazione SN31) a cui si rimanda per le controdeduzioni.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
490	Sigg. Giorgio Adamoli, Sara Adamoli, Novella Marconi, Luca Chimenti, Anna Chimenti, Virna Chimenti	Sona	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0037345	*2) CAV ALCAFERROVIA DI VIA DE AMICIS* *L'infrastruttura di progetto si inserisce nel piano di riorganizzazione dell' assetto viario del territorio intercomunale (Sona - Sommacampagna). Allo stato attuale, pero, in quest' area non esiste un collegamento tra i due Comuni e l' opera non risponde ad un reale bisogno viabilistico. La pianificazione comunale, infatti, non prevede più il collegamento di Via De Amids con la c.d. "tangenziale nord" di via Sacharov. In tal senso, il nuovo collegamento consentirebbe il deflusso del traffico da sud verso nord, cioè da Caselle verso Lugagnano, che si arresterebbe però su via De Amids. L' opera comporterebbe un aggravio della viabilità principale della* *frazione di Lugagnano.* *2.1) Si richiede pertanto di non realizzare il cavalca-ferrovia (opzione zero) in quanto opera totalmente superflua e sproporzionata per le funzioni attribuitele. In tal senso, il General Contractor realizzerebbe un ingente risparmio di spesa che potrebbe, almeno in parte, essere destinato all'aumento delle misure di mitigazione ambientale dell' opera.*	\	La richiesta non è pertinente nell'ambito della procedura di VIA in quanto l'opera non è oggetto di VIA. Si rimanda l'esame della richiesta all'osservazione del Comune di Sona (SN29) avanzata in ambito CdS.	NO
491	Sigg. Giorgio Adamoli, Sara Adamoli, Novella Marconi, Luca Chimenti, Anna Chimenti, Virna Chimenti	Sona	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0037345	*2) CAV ALCAFERROVIA DI VIA DE AMICIS* *[.....] il General Contractor realizzerebbe un ingente risparmio di spesa che potrebbe, almeno in parte, essere destinato all'aumento delle misure di mitigazione ambientale dell' opera.* *2.2) Si richiede di garantire la viabilità di collegamento intercomunale con il mantenimento ed il consolidamento della strada di cantiere a sud della linea ferroviaria nel territorio di Sommacampagna. Tale strada, che corre parallela alla linea ferroviaria, costituirebbe il naturale collegamento tra la S.P. 26 Morenica - via Mincio - loc. Rampa - loc. Cason, creando un sistema di bypass a nord dell' abitato di Caselle ed a sud di Lugagnano.*	\	In sede di redazione del progetto esecutivo verranno effettuate le opportune valutazioni. La cessione dell'opera (strada di cantiere) tal quale è possibile solo a valle dell'acquisizione del titolo di esproprio da parte dell'Amministrazione. Si veda riscontro ad osservazione del Comune di Sommacampagna SO01.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
492	Sigg. Giorgio Adamoli, Sara Adamoli, Novella Marconi, Luca Chimenti, Anna Chimenti, Virna Chimenti	Sona	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0037345	*3. VIA DE AMICIS* *Si prevede una strada di cantiere in via De Amicis con il transito dei mezzi pesanti sulla via principale che collega Sona con Verona e attraverso una zona residenziale. Tale strada. presenta anche un'incongruenza di progetto poiché il progetto prevede la sovrapposizione all' abitato senza prevederne la demolizione.* *3.1) Si richiede che, in ragione delle progettate opere di allargamento del sottopasso dell' autostrada A22 in direzione Verona (progettualità extra tratta) venga prevista una strada di cantiere alternativa sulla già esistente strada vicinale che, in circa 400 metri, permette di raggiungere la strada di cantiere posta a sud della tratta che da via Belvedere si dirige verso Verona transitando da Loc. Cason. Con tale soluzione si ridurrebbe notevolmente l'impatto di cantiere su Lugagnano e verrebbe notevolmente ridotta anche la spesa per le occupazioni/espropriazioni dovute all'allargamento di via De Amids.* *3.2) Qualora l' osservazione precedente non venisse accolta, si chiede che venga previsto l' allargamento della strada di can ti ere di via De Amids solamente verso le aree agricole preservando le abitazioni esistenti.*	\	Nell'ambito della progettazione esecutiva quanto richiesto verrà tenuto in considerazione per quanto possibile. Analoga osservazione è stata presentata dal Comune di Sona (SN40).	SI parziale
493	Sigg. Giorgio Adamoli, Sara Adamoli, Novella Marconi, Luca Chimenti, Anna Chimenti, Virna Chimenti	Sona	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0037345	*4. L'ATTIVITA' DELL'AZIENDA AGRICOLA ED IL SOTTOPASSO AD USO VICINALE PRIVATO* *Come si è detto e come emerge chiaramente dagli elaborati grafici e fotografici in allegato, i signori Adamoli conducono dei fondi agricoli sia a nord che a sud della linea ferroviaria esistente.* *Nei fondi siti nel Comune di Sommacampagna, ossia a sud dell' autostrada, sono collocati la maggior parte dei fondi coltivati e in questa medesima zona i signori Adamoli gestiscono un punto vendita c.d. "a km zero" della frutta e verdura da loro prodotta. La realizzazione dell' opera in progetto comporta I' espropriazione di una vasta* *parte dei fondi attualmente coltivati, tuttavia, do che risulta incomprensibile e I' eliminazione del sottopasso attualmente esistente e strettamente funzionale all' accesso dei fondi agricoli posti a sud della ferrovia.* *L' eliminazione di tale passaggio interrato pregiudica materialmente ma anche economicamente la possibilità di coltivare tali fondi di proprietà.* *4.1) Si richiede che venga garantito l'accesso ai fondi esistenti con il mantenimento dell' attuale sottopasso o con la realizzazione di altra idonea soluzione progettuale.* *4.2) Si chiede di integrare il progetto con il progetto della futura SI-TA-VE che, nella tratta di proprietà degli esponenti, non risulta pianificata. Tale informazione e fondamentale per consentire I' eventuale esercizio della facoltà di chiedere I' espropriazione dei fondi relitti.*	\	Premesso che la richiesta 4.1 non risulta pertinente in quanto non oggetto delle parti d'opera sottoposte a VIA, si segnala in ogni caso che analoga richiesta di prolungamento del sottopasso esistente sia stato avnzata dal comune di Sona (SN45). Non è stata ritenuta accoglibile in quanto, permanendo gli attraversamenti di Via Rampa e Via De Amicis, l'attraversamento Nord - Sud nell'area è sufficientemente garantito. Inoltre si precisa che dal punto di vista della fattibilità tecnica i 2 rami di interconnessione non sono altimetricamente compatibili con il sottopasso esistente. Con riferimento alla richiesta 4.2 si segnala che il progetto preliminare delle Tangenziali Venete (variante alla S.S.11) citato non è stato ancora approvato e pertanto non sarà preso in considerazione nella progettazione della linea AV/AC.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
494	Sigg. Giorgio Adamoli, Sara Adamoli, Novella Marconi, Luca Chimenti, Anna Chimenti, Virna Chimenti	Sona	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0037345	*5. ESPROPRIAZIONI ED OCCUP AZIONI* *L'impatto dell' opera sulle proprietà dei signori Adamoli e molto gravoso: essi subiscono I' occupazione e I' espropriazione di larga parte dei propri fondi agricoli e sono interessati anche dall' apposizione di una servitù pubblica, presumibilmente di elettrodotto, che interseca trasversalmente un frutteto irriguo di actinidia.* *Infine, i loro immobili storici nella Corte Messedaglia risentiranno gravemente delle vibrazioni e dei rumori della nuova linea merci interrata, senza contare i rischi di collassi strutturali degli edifici privi di fondamenta.* *Inoltre, per tutta la durata del cantiere, ipotizzabile in 7 anni, vi saranno evidenti compromissioni della vita degli esponenti. Soprattutto in relazione a tali situazioni, l'indennizzo da espropriazione non può essere limitato solo a quanta previsto nella relazione generale di tratta.* *5.1) Si richiede che venga rilocalizzato l'elettrodotto sui confini del fondo in modo da garantire la prosecuzione dell' attuale frutteto, altresì impossibile.* *5.2) Si chiede di integrare gli elaborati progettuali con una scheda puntuale degli edifici storici di Corte Messedaglia adeguando il progetto e le sue mitigazioni ambientali ad un puntuale studio degli effetti vibrazionali su immobili antichi privi di fondamenta.* *5.3) Si chiede di prevedere nel progetto definitivo un indennizzo per gli eventuali danni diretti ed indiretti*	\	Premesso che alcune richieste non risultano pertinenti in quanto non oggetto delle parti d'opera sottoposte a VIA, si precisa: - al punto 5.1: verrà verificata la fattibilità in fase esecutiva. - al punto 5.2 per quanto concerne la componente vibrazioni, è stato condotto apposito studio per individuare le aree che necessitano di interventi per ridurre la trasmissione delle vibrazioni. In tutti i casi in cui lo studio ha evidenziato potenziali criticità sono state adottate azioni mitigative. - al punto 5.3 si fa presente che gli indennizzi relativi alle proprietà interessate saranno effettuati sulla base delle normative vigenti (DPR327/2001 e successive modifiche ed integrazioni); in ogni caso prima della fase esecutiva si terranno incontri con le singole proprietà per approfondire con maggior dettaglio le tematiche interessate.	SI parziale
495	Sigg. Giorgio Adamoli, Sara Adamoli, Novella Marconi, Luca Chimenti, Anna Chimenti, Virna Chimenti	Sona	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0037345	*6. MISURE DI MITIGAZIONE E DI COMPENSAZIONE* *In considerazione della vocazione ciclopedonale della zona via De Amicis - Corte Messedaglia (Km 138 - 140), attualmente non interessata dalla viabilità esterna al Comune di Sona, e considerato il forte impatto ambientale delle opere di progetto sull' area (linea AC/ AV, cavalca ferrovia, interconnessione merci) si rende necessaria l'adozione di importanti misure di contenimento e di mitigazione dei fattori inquinanti.* *6.1) Si richiede in particolare di adottare misure per il contenimento delle vibrazioni del passaggio in galleria e la copertura della linea merci in trincea per tutta la lunghezza sul territorio comunale (sino al confine con Verona).* *6.2) Si richiede la completa riqualificazione della zona con la predisposizione di adeguate misure di mitigazione in prossimità dell' abitato, prevedendo anche barriere anti rumore temporanee nelle vicinanze delle strade e delle aree di lavorazione, e con la costruzione di un sistema ciclopedonale tale da preservare la vocazione dell' area.*	\	Per quanto concerne la componente vibrazioni, è stato condotto apposito studio per individuare le aree che necessitano di interventi per ridurre la trasmissione delle vibrazioni. In tutti i casi in cui lo studio ha evidenziato potenziali criticità sono state adottate azioni mitigative. Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi. Con riferimento alle specifiche richieste di seguito indicate, si precisa che non sono pertinenti in quanto relative a parti del tracciato non sottoposto a VIA.	SI parziale

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
475	Sigg. Massimo Adamoli, Dino Adamoli, Rita Romani, Francesca Rudari, Alessia Adamoli, Elena Adamoli, Adamoli Sabrina, Luca Poli, Elia Poli, Sara Poli	Sona	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0037348	*Osservazioni inerenti agli immobili censiti al Foglio 1, mappali n. 66, 67, 84, 85 e Foglio 25, mappali n. 71, 101, 105, 780, 781, 805, 842, 813, 815, 697.* *[…]* *1) GALLERIA IC VR MERCI:* *I due binari merci della linea in progetto si diramano verso nord e dopo aver sottopassato la linea AC/ AV e la linea esistente proseguono parallele in linea retta nel c.d. "Nodo di Verona". Non essendovi derivazioni o scali previsti, non v'è dunque una valida ragione per progettare l' interconnessione a nord dove, contrariamente a quanto avviene a sud, è situato un centro abitato con una corte storica di pregio.* *1.1) Si richiede pertanto che l'interconnessione di Verona merci venga riprogettata prevedendo lo "scavalcamento" delle linee a sud del tracciato esistente, sul territorio del Comune di Sommacampagna. In tale zona agricola, limitatamente antropizzata e priva degli elementi di criticità, non si riscontrerebbero le criticità esistenti invece a nord dove e situato complesso di abitazioni talune storiche e di pregio.* *1.2) Nella denegata ipotesi di mancato accoglimento della precedente osservazione, si richiede che la copertura integrale della linea merci in trincea e la copertura con cordoni di terreno in rilievo della parte di galleria artificiale emergente dal piano di campagna.*	\	Premesso che l'osservazione si ritiene non pertinente in quanto l'interconnessione di Verona non è oggetto di VIA; si segnala che le richieste sono già state avanzate dal Comune di Sona (osservazione SN31) a cui si rimanda per le controdeduzioni.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
476	Sigg. Massimo Adamoli, Dino Adamoli, Rita Romani, Francesca Rudari, Alessia Adamoli, Elena Adamoli, Adamoli Sabrina, Luca Poli, Elia Poli, Sara Poli	Sona	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0037348	*2) CAVALCA FERROVIA DI VIA DE AMICIS* *L'infrastruttura di progetto si inserisce nel piano di riorganizzazione dell' assetto viario del territorio intercomunale (Sona - Sommacampagna). Allo stato attuale, però, in quest' area non esiste un collegamento tra i due Comuni e l' opera non risponde ad un reale bisogno viabilistico.* *La pianificazione comunale, infatti, non prevede più il collegamento di Via De Amicis con la c.d. "tangenziale nord" di via Sacharov. In tal senso, il nuovo collegamento consentirebbe il deflusso del traffico da sud verso nord, cioè da Caselle verso Lugagnano, che si arresterebbe però su via De Amids. L' opera comporterebbe perciò un aggravio della viabilità principale della frazione di Lugagnano.* *2.1) Si richiede pertanto di non realizzare il cavalca-ferrovia (opzione zero) in quanto opera totalmente superflua e sproporzionata per le funzioni attribuitele. In tal senso, il General Contractor realizzerebbe un ingente risparmio di spesa che potrebbe, almeno in parte, essere destinato all'aumento delle misure di mitigazione ambientale dell' opera.*	\	La richiesta non è pertinente nell'ambito della procedura di VIA in quanto l'opera non è oggetto di VIA. Si rimanda l'esame della richiesta all'osservazione del Comune di Sona (SN29) avanzata in ambito CdS.	NO
477	Sigg. Massimo Adamoli, Dino Adamoli, Rita Romani, Francesca Rudari, Alessia Adamoli, Elena Adamoli, Adamoli Sabrina, Luca Poli, Elia Poli, Sara Poli	Sona	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0037348	*2) CAVALCA FERROVIA DI VIA DE AMICIS* *[....]* *2.2) Si richiede di garantire la viabilità di collegamento intercomunale con il mantenimento ed il consolidamento della strada di cantiere a sud della linea ferroviaria nel territorio di Sommacampagna. Tale strada, che corre parallela alla linea ferroviaria, costituirebbe il naturale collegamento tra la S.P. 26 Morenica - via Mincio - loc. Rampa - loc. Cason, creando un sistema di bypass a nord dell' abitato di Caselle ed a sud di Lugagnano.*	\	In sede di redazione del progetto esecutivo verranno effettuate le opportune valutazioni. La cessione dell'opera (strada di cantiere) tal quale è possibile solo a valle dell'acquisizione del titolo di esproprio da parte dell'Amministrazione. Si veda riscontro ad osservazione del Comune di Sommacampagna SO01.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
478	Sigg. Massimo Adamoli, Dino Adamoli, Rita Romani, Francesca Rudari, Alessia Adamoli, Elena Adamoli, Adamoli Sabrina, Luca Poli, Elia Poli, Sara Poli	Sona	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0037348	*3. VIA DE AMICIS* *Si prevede una strada di cantiere in via De Amicis con il transito dei mezzi pesanti sulla via principale che collega Sona con Verona e attraverso una zona residenziale. Tale strada presenta anche un'incongruenza di progetto poiché il progetto prevede la sovrapposizione all'abitato senza prevederne la demolizione.* *3.1) Si richiede che, in ragione delle progettate opere di allargamento del sottopasso dell' autostrada A22 in direzione Verona (progettualità extra tratta) venga prevista una strada di cantiere alternativa sulla già esistente strada vicinale che, in circa 400 metri, permette di raggiungere la strada di cantiere posta a sud della tratta che da via Belvedere si dirige verso Verona transitando da Loc. Cason. Con tale soluzione si ridurrebbe notevolmente l'impatto di cantiere su Lugagnano e verrebbe notevolmente ridotta anche la spesa per le occupazioni/espropriazioni dovute all'allargamento di via De Amids.* *3.2) Qualora l' osservazione precedente non venisse accolta, si chiede che venga previsto l'allargamento della strada di cantiere di via De Amids solamente verso le aree agricole preservando le abitazioni esistenti.*	\	Nell'ambito della progettazione esecutiva quanto richiesto verrà tenuto in considerazione per quanto possibile. Analoga osservazione è stata presentata dal Comune di Sona (SN40).	SI parziale
479	Sigg. Massimo Adamoli, Dino Adamoli, Rita Romani, Francesca Rudari, Alessia Adamoli, Elena Adamoli, Adamoli Sabrina, Luca Poli, Elia Poli, Sara Poli	Sona	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0037348	*4. L'ATTIVITA' DELL'AZIENDA AGRICOLA ED IL SOTTOPASSO AD USO VICINALE PRIV ATO* *Come si e detto e come emerge chiaramente dagli elaborati grafici e fotografici in allegato, i signori Adamoli conducono dei fondi agricoli sia a nord che a sud della linea ferroviaria esistente. La realizzazione dell' opera in progetto comporta I' espropriazione di una vasta parte dei fondi attualmente coltivati, tuttavia, ciò che risulta incomprensibile è l'eliminazione del sottopasso attualmente esistente e strettamente funzionale all' accesso dei fondi agricoli posti a sud della ferrovia. L' eliminazione di tale passaggio interrato pregiudica materialmente ma* *anche economicamente la possibilità di coltivare tali fondi di proprietà.* *4.1) Si richiede che venga garantito l'accesso ai fondi esistenti con il mantenimento dell' attuale sottopasso o con la realizzazione di altra idonea soluzione progettuale.* *4.2) Si chiede di integrare il progetto con il progetto della futura SI-TAVE che, nella tratta di proprietà degli esponenti, non risulta pianificata. Tale informazione e fondamentale per consentire I' eventuale esercizio della facoltà di chiedere l'espropriazione dei fondi relitti.*	\	Premesso che la richiesta 4.1 non risulta pertinente in quanto non oggetto delle parti d'opera sottoposte a VIA, si segnala in ogni caso che analoga richiesta di prolungamento del sottopasso esistente sia stata vanzata dal comune di Sona (SN45). Non è stata ritenuta accoglibile in quanto, permanendo gli attraversamenti di Via Rampa e Via De Amicis, l'attraversamento Nord - Sud nell'area è sufficientemente garantito. Inoltre si precisa che dal punto di vista della fattibilità tecnica i 2 rami di interconnessione non sono altimetricamente compatibili con il sottopasso esistente. Con riferimento alla richiesta 4.2 si segnala che il progetto preliminare delle Tangenziali Venete (variante alla S.S.11) citato non è stato ancora approvato e pertanto non sarà preso in considerazione nella progettazione della linea AV/AC.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
480	Sigg. Massimo Adamoli, Dino Adamoli, Rita Romani, Francesca Rudari, Alessia Adamoli, Elena Adamoli, Adamoli Sabrina, Luca Poli, Elia Poli, Sara Poli	Sona	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0037348	*5. ESPROPRIAZIONI ED OCCUPAZIONI* *L'impatto dell' opera sulle proprietà dei signori Adamoli e molto gravoso: essi subiscono l'occupazione e l'espropriazione di larga parte dei propri fondi agricoli e sono interessati anche dall' apposizione di una servitù pubblica, presumibilmente di elettrodotto, che interseca trasversalmente un frutteto irriguo di actinidia.* *Infine, i loro immobili storici nella Corte Messedaglia risentiranno gravemente delle vibrazioni e dei rumori della nuova linea merci interrata, senza contare i rischi di collassi strutturali degli edifici privi di fondamenta.* *Inoltre, per tutta la durata del cantiere, ipotizzabile in 7 anni, vi saranno evidenti compromissioni della vita degli esponenti. Soprattutto in relazione a tali situazioni, l'indennizzo da espropriazione non può essere limitato solo a quanto previsto nella relazione generale di tratta. Nella zona in esame, inoltre, si rilevano numerose contraddizioni tra gli elaborati progettuali, in particolare nella rappresentazione grafica le aree tecniche , di stoccaggio e le strade di cantiere non corrispondono alle medesime aree nei piani particellari di occupazione ed espropriazione.* *5.1) Si richiede che vengano risolte le contraddizioni integrando e/o correggendo gli elaborati progettuali rendendoli chiari ed univoci.* *5.2) Si richiede che venga rilocalizzato I' elettrodotto sui confini del fondo in modo da garantire la prosecuzione delle colture attuali, altresì difficoltose.*	\	Si precisa che gli indennizzi relativi alle proprietà interessate saranno effettuati sulla base delle normative vigenti (DPR327/2001 e successive modifiche ed integrazioni); in ogni caso prima della fase esecutiva si terranno incontri con le singole proprietà per approfondire con maggior dettaglio le tematiche interessate Eventuali incongruenze tra elaborati verranno risolte in sede esecutiva.	SI parziale

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
481	Sigg. Massimo Adamoli, Dino Adamoli, Rita Romani, Francesca Rudari, Alessia Adamoli, Elena Adamoli, Adamoli Sabrina, Luca Poli, Elia Poli, Sara Poli	Sona	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0037348	*5.3) Si chiede di integrare gli elaborati progettuali con una scheda puntuale degli edifici storici di Corte Messedaglia adeguando il progetto e le sue mitigazioni ambientali ad un puntuale studio degli effetti vibrazionali su immobili antichi privi di fondamenta.* *5.4) Si chiede di prevedere nel progetto definitivo un indennizzo per gli eventuali danni diretti ed indiretti che subiranno i residenti in conseguenza delle opere previste per la linea AV/ AC.*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che gli indennizzi relativi alle proprietà interessate saranno effettuati sulla base delle normative vigenti (DPR327/2001 e successive modifiche ed integrazioni); in ogni caso prima della fase esecutiva si terranno incontri con le singole proprietà per approfondire con maggior dettaglio le tematiche interessate	SI Già previsto
482	Sigg. Massimo Adamoli, Dino Adamoli, Rita Romani, Francesca Rudari, Alessia Adamoli, Elena Adamoli, Adamoli Sabrina, Luca Poli, Elia Poli, Sara Poli	Sona	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0037348	*6. MISURE DI MITIGAZIONE E DI COMPENSAZIONE* *In considerazione della vocazione ciclopedonale della zona via De Amids -Corte Messedaglia (Km 138 - 140); attualmente non interessata dalla viabilità esterna al Comune di Sona, e considerato il forte impatto ambientale delle opere di progetto sull' area (linea AC/ AV, cavalca ferrovia, interconnessione merci) si rende necessaria l'adozione di importanti misure di contenimento e di mitigazione dei fattori inquinanti.* *6.1) Si richiede in particolare di adottare misure per il contenimento delle vibrazioni del passaggio in galleria e la copertura della linea merci in trincea per tutta la lunghezza sul territorio comunale (sino al confine con Verona).* *6.2) Si richiede la completa riqualificazione della zona con la predisposizione di adeguate misure di mitigazione in prossimità dell' abitato, prevedendo anche barriere anti rumore temporanea nelle vicinanze delle strade e delle aree di lavorazione, e con la costruzione di un sistema ciclopedonale tale preservare la vocazione dell' area.*	\	Per quanto concerne la componente vibrazioni, è stato condotto apposito studio per individuare le aree che necessitano di interventi per ridurre la trasmissione delle vibrazioni. In tutti i casi in cui lo studio ha evidenziato potenziali criticità sono state adottate azioni mitigative. Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi. Con riferimento alle specifiche richieste di seguito indicate, si precisa che non sono pertinenti in quanto relative a parti del tracciato non sottoposto a VIA.	SI parziale

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
463	Sigg. Loretta Mazzi, Graziella Mazzi, Giovanni Giacomazzi, Alfredo Forlin, Daniele Giacomazzi, Serena Giacomazzi, Giovanni Mazzi.	Sona	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0037354 e DVA-2014-0037142	*Osservazioni inerenti agli immobili in via De Amicis n. 13 - Foglio 47 Mapp. 276, 281, 55,54 (proprietà di Graziella e Loretta Mazzi)* *Foglio 47 Mapp 15, 18,17, 16, 10, 277, 278, 11, 21, 24, 23 (proprietà di Massimo e Sabrina Adamoli)* *[…]* *1) CAVALCAFERROVIA DI VIA DE AMICIS* *[...]* *1.1) Si richiede pertanto di non realizzare il CVF di via De Amicis (opzione zero) in quanto opera totalmente superflua e sproporzionata per le funzioni attribuitele. In tal senso, il GC realizzerebbe un ingente risparmio di spesa che potrebbe, almeno in parte, essere destinato all'aumento delle misure di mitigazione ambientale dell' opera.* *[....]*	\	La richiesta non è pertinente nell'ambito della procedura di VIA in quanto l'opera non è oggetto di VIA. Si rimanda l'esame della richiesta all'osservazione del Comune di Sona (SN29) avanzata in ambito CdS.	NO
464	Sigg. Loretta Mazzi, Graziella Mazzi, Giovanni Giacomazzi, Alfredo Forlin, Daniele Giacomazzi, Serena Giacomazzi, Giovanni Mazzi.	Sona	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0037354 e DVA-2014-0037142	*[...]* *1.2) Si richiede di garantire la viabilità di collegamento intercomunale con il mantenimento ed il consolidamento della strada di cantiere a sud della linea ferroviaria nel territorio di Sommacampagna. Tale strada, che corre parallela alla linea ferroviaria, costituirebbe il naturale collegamento tra la S.P. 26 Morenica – via Mincio - loc. Rampa - loc. Cason, creando un sistema di bypass a nord dell'abitato di Caselle ed a sud di Lugagnano*.	\	In sede di redazione del progetto esecutivo verranno effettuate le opportune valutazioni. La cessione dell'opera (strada di cantiere) tal quale è possibile solo a valle dell'acquisizione del titolo di esproprio da parte dell'Amministrazione. Si veda riscontro ad osservazione del Comune di Sommacampagna SO01.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
465	Sigg. Loretta Mazzi, Graziella Mazzi, Giovanni Giacomazzi, Alfredo Forlin, Daniele Giacomazzi, Serena Giacomazzi, Giovanni Mazzi.	Sona	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0037354 e DVA-2014-0037142	*2. STRADA DI CANTIERE DI VIA DE AMICIS* *[...]* *2.1) Si richiede che, in ragione delle progettate opere di allargamento del sottopasso dell'autostrada A22 in direzione Verona (progettualità extra tratta) venga prevista una strada di cantiere alternativa sulla già esistente strada vicinale che collega via De Amicis con loc. Cason. Attraverso tale percorso, in circa 400 metri, si può raggiungere la strada di cantiere posta a sud della tratta che da via Belvedere si dirige verso Verona transitando da Loc. Cason. Con tale soluzione si ridurrebbe notevolmente l'impatto di cantiere su Lugagnano e verrebbe notevolmente ridotta anche la spesa per le occupazioni/espropriazioni dovute all'allargamento di via De Amids*. *2.2) Qualora l' osservazione precedente non venisse accolta, si chiede che venga previsto l' allargamento della strada di cantiere di via De Amicis solamente verso le aree agricole preservando le abitazioni esistenti.*	\	Nell'ambito della progettazione esecutiva quanto richiesto verrà tenuto in considerazione per quanto possibile. Analoga osservazione è stata presentata dal Comune di Sona (SN40).	SI parziale
466	Sigg. Loretta Mazzi, Graziella Mazzi, Giovanni Giacomazzi, Alfredo Forlin, Daniele Giacomazzi, Serena Giacomazzi, Giovanni Mazzi.	Sona	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0037354 e DVA-2014-0037142	*3. ESPROPRI ED OCCUPAZIONI* *[...]* *3.1) Si richiede che vengano risolte le contraddizioni integrando e/o correggendo gli elaborati progettuali rendendoli chiari ed univoci* (le tavole di progetto prevedono l'allargamento verso le aree non abitate, contrariamente da quanto previsto dal piano di esproprio). *3.2) Si richiede che il sedime della strada di cantiere di via De Amicis sia posto al di fuori della proprietà degli esponenti ovvero prevedendo l'allargamento dello stesso verso ovest;*	\	In sede di progettazione esecutiva verranno risolte eventuali incongruenze tra elobarati. L'allargamento verrà effettuato evitando l'interessamento delle superfici residenziali.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
467	Sigg. Loretta Mazzi, Graziella Mazzi, Giovanni Giacomazzi, Alfredo Forlin, Daniele Giacomazzi, Serena Giacomazzi, Giovanni Mazzi.	Sona	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0037354 e DVA-2014-0037142	*3.3) Si chiede di prevedere nel progetto definitivo un indennizzo per gli eventuali danni diretti ed indiretti che subiranno i residenti in conseguenza delle opere previste per la linea AV/AC e per le opere connesse dovute all'aumento del traffico sulle strade di nuovo collegamento.*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che gli indennizzi relativi alle proprietà interessate saranno effettuati sulla base delle normative vigenti (DPR327/2001 e successive modifiche ed integrazioni); in ogni caso prima della fase esecutiva si terranno incontri con le singole proprietà per approfondire con maggior dettaglio le tematiche interessate	SI Già previsto
468	Sigg. Loretta Mazzi, Graziella Mazzi, Giovanni Giacomazzi, Alfredo Forlin, Daniele Giacomazzi, Serena Giacomazzi, Giovanni Mazzi.	Sona	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0037354 e DVA-2014-0037142	*4. MISURE DI MITIGAZIONE E DI COMPENSAZIONE* *[...]* *4.1) Si richiede la predisposizione di idonee barriere di mitigazione delle polveri e dei rumori in prossimità delle abitazioni prospicienti la strada di cantiere di via De Amids.* *4.2) Si richiede la completa riqualificazione della zona con la predisposizione di adeguate misure di mitigazione in prossimità dell'abitato, prevedendo anche barriere anti rumore temporanea nelle vicinanze delle strade e delle aree di lavorazione, e con la costruzione di un sistema ciclopedonale tale preservare la vocazione dell' area.*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si segnala che per la fase di cantiere, componente rumore, sono stati condotti studi specifici atti ad individuare le aree di potenziale criticità e a prevedere per queste gli interventi necessari per ricondurre nei limiti di legge i livelli attesi (installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi) Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, … La richiesta di una pista ciclopedonale non è pertinente alla procedura.	SI Già previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
505	Sigg. Fagiuoli, Grizzi, Serio, Mura, Olioso, Signorati, Roma, Castioni, Rama, Mallaby Dallimore, Zedda, Marinic, Mancini, Grigoli, Sabino, Bagnara, Girelli, Peretti, Bastiani, Troianim, Troiani, Spagnoli, Bighelli, Stefanoni	Sona	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0037504	*[…] 2) I LAVORI E LE OCCUPAZIONI PREVISTE NEL PROGETTO DELLA AV/ AC.[…]* *L'approvazione del progetto definitivo della Linea AV/ A.C Torino Venezia - Tratta Milano - Verona Lotto Funzionale Brescia - Verona ed il successivo esercizio della tratta hanno un grave impatto sulla vita degli esponenti e sui loro beni. L' approvazione del progetto definitivo li interessa sia durante la fase di realizzazione della tratta sia durante il successivo esercizio in quanto:* *- una vasta area di alcuni esponenti e interessata sia dalla presenza del cantiere operativo n. L.6.0.2. di 53849 mq. sia dall' area di stoccaggio L.6.S.T.16 di 53.564 mq., sia, dall'area tecnica L.6.A.T.9 DI 7.151 mq. sia, infine dal opere viarie di adeguamento della viabilità esistente da adeguare e di viabilità esistente interessata da traffico di cantiere sia dalla realizzazione di 2 sovrappassi sull' autostrada (doc. all. n. 12);* *- durante la realizzazione della tratta vi saranno gravissimi inconvenienti dovuti alle lavorazioni da eseguire che provocheranno immissioni di rumori, vibrazioni, polveri, ed interferenze con la viabilità;* *- la gestione della linea AV/ AC avrà un grave impatto sui beni degli esponenti e sulla vivibilità complessiva dell'area a causa delle immissioni di rumori e vibrazioni;* *- le aree destinate all' area di stoccaggio L.6.S.T.16 di 53.564 mq. non sono previste nell' elenco ditte predisposto per la Conferenza dei Servizi e pertanto la loro eventuale occupazione sarebbe illegittima;* *- trattandosi di area adiacente alla progettata Galleria di San Giorgio le lavorazioni i lavori e la successiva gestione della linea potranno provocare impatti sulle acque sotterranee e sul suolo non puntualmente considerati nel progetto.*	\	Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, … Per quanto riguarda le vibrazioni in corso d'opera, dagli studi effettuati, non sono state evidenziate situazioni di criticità.	SI Già previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
506	Sigg. Fagiuoli, Grizzi, Serio, Mura, Olioso, Signorati, Roma, Castioni, Rama, Mallaby Dallimore, Zedda, Marinic, Mancini, Grigoli, Sabino, Bagnara, Girelli, Peretti, Bastiani, Troianim, Troiani, Spagnoli, Bighelli, Stefanoni	Sona	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0037504	*Osservazione n. 1.* *[…]* *Inoltre, sia il cantiere operativo n. L.6.0.2. sia il nuovo carico viario renderà di fatto impossibile l' attività del Circolo Ippico Corte Sgrifona.* *Infine, non e dato conoscere, essendo completamente assente qualsiasi valutazione, l'impatto del cantiere sull'impianto fotovoltaico. Tutti questi effetti possono essere evitati, con considerevole vantaggio per la realizzazione della tratta, nel caso in cui il cantiere operativo n. L.6.0.2. potesse essere spostato facendolo coincidere almeno in parte con l'area di stoccaggio L.6.S.T.16 come si dirà in seguito. Del resto lo spostamento del cantiere sarebbe in piena sintonia con i criteri fissati nella relazione generale di tratta e nella delibera CIPE 5 dicembre 2003, n. 120/2003 (Primo programma delle opere strategiche - Linea AV/AC Milano-Verona) nella quale sono espresse una serie di raccomandazioni.*	\	L'area L6.ST.16 ha finalità di stoccaggio materiale ed a tale scopo è funzionale. Il cantiere L6.O.2 non ha interferenze fisiche con il centro ippico ma corre lungo il suo confine nord. Il cantiere L6.O.2 non ha interferenze fisiche con l'impianto fotovoltaico ma corre lungo il suo confine sud. Si rimanda alla controdeduzione di cui all'osservazione SN80 del Comune di Sona in ambito CdS.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
507	Sigg. Fagiuoli, Grizzi, Serio, Mura, Olioso, Signorati, Roma, Castioni, Rama, Mallaby Dallimore, Zedda, Marinic, Mancini, Grigoli, Sabino, Bagnara, Girelli, Peretti, Bastiani, Troianim, Troiani, Spagnoli, Bighelli, Stefanoni	Sona	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0037504	*Per quanta riguarda la relazione generale di tratta in essa si legge che i criteri con cui sono stati localizzati i cantiere sono condizionati da esigenze tecniche mediate da esigenze ambientali con particolare riguardo alla pianificazione urbanistica, alle caratteristiche di accessibilità, alle aree urbane, ai beni monumentali. Sempre nella relazione di tratta si legge che per l'ubicazione del cantiere si è ritenuto di sfruttare al massimo la viabilità di cantiere e le piste previste lungo la linea in modo da evitare superflui trasferimenti di mezzi d' opera lungo la viabilità ordinaria. Inoltre per quanta riguarda la viabilità di cantiere la relazione generale di tratta ritiene che la scelta delle strade da utilizzare per la movimentazione dei materiali, dei mezzi e del personale è stata effettuata sulla base della necessità di ridurre al minimo il numero e la lunghezza di percorsi in area urbana, della limitazione al minimo dei transiti in aree residenziali, nella scelta dei percorsi più corti per il collegamento tra cantieri o le aree di lavoro e la viabilità a lunga percorrenza, nella necessità di ridurre i tempi di percorrenza e di limitare i costi, i consumi e le emissioni di rumore e gas in atmosfera, nonché per ridurre al minimo l'impatto del traffico di cantiere sugli insediamenti abitativi adiacenti.* *[…]* *Sotto tutti questi profili si osserva che quanto affermato dalla relazione generale di tratta e quanto prescritto dal CIPE e in piena contraddizione con il posizionamento del cantiere L.6.0.2. Come si e già detto esso comporta delle interferenze gravissime sulle abitazioni dei ricorrenti, impedendo alcune attività turistiche e commerciali, compromettendo l'attuale viabilità con un enorme numero di mezzi d' opera e di trasporto indotti dalla presenza della cittadella, stravolgendo di fatto l'intera zona.[…]*	\	L'area L6.ST.16 ha finalità di stoccaggio materiale ed a tale scopo è funzionale. Il cantiere L6.O.2 non ha interferenze fisiche con il centro ippico ma corre lungo il suo confine nord. Il cantiere L6.O.2 non ha interferenze fisiche con l'impianto fotovoltaico ma corre lungo il suo confine sud. Si rimanda alla controdeduzione di cui all'osservazione SN80 del Comune di Sona in ambito CdS.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
508	Sigg. Fagiuoli, Grizzi, Serio, Mura, Olioso, Signorati, Roma, Castioni, Rama, Mallaby Dallimore, Zedda, Marinic, Mancini, Grigoli, Sabino, Bagnara, Girelli, Peretti, Bastiani, Troianim, Troiani, Spagnoli, Bighelli, Stefanoni	Sona	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0037504	*Il posizionamento del cantiere L.6.0.2. rende necessario per il General Contractor sostenere costi consistenti per le opere di viabilità e di mitigazione necessarie per mettere in comunicazione del cantiere L.6.0.2. con l' area dei lavori nonché per indennizzi che, inevitabilmente, dovranno essere disposti sia per coloro che subiscono l' occupazione dell' area sia per coloro che subiscono gli effetti, sia pure temporanei, del cantiere. Infatti il posizionamento del cantiere L.6.0.2. a sud dell' autostrada* *oltre a comportare i suddetti disagi agli abitanti comporta una rilevantissima spesa a carico del General Contractor in quanto:* *- rende necessario potenziare la viabilità esistente ed aggiungere nuova viabilità;* *- rende necessario prevedere il potenziamento e probabilmente il rifacimento di due ponti sull' autostrada;* *- rende necessario realizzare una grade rotonda di svincolo;* *- aumenta le distanze tra la sede delle lavorazioni (galleria di San Giorgio) ed il cantiere operativo con ciò aumentando le spese di trasporto;* *- aumenta conseguentemente la strada che i mezzi di lavoro e di trasporto devono percorrere più volte al giorno per tutti i giorni e sette anni, aumentando conseguentemente le immissioni di rumori, di polveri e le gravissime difficolta alla viabilità.* *Tutti questi danni sarebbero evitati, o quantomeno sensibilmente ridotti, con minor costo per il General Contractor qualora il cantiere L.6.0.2. fosse spostato nella parte a nord dell' Autostrada, sovrapponendolo o* *comunque estendendo le aree destinate all' area di stoccaggio L.6.S.T.16. In tal modo si avvicinerebbe il cantiere L.6.0.2. all' area operativa, riducendo al minimo le interferenze con i luoghi abitati dai residenti, facendo rimanere tali interferenze nell' ambito delle aree interessate dai lavori. La proposta, pertanto, consentirebbe al General Contractor un consistente risparmio di spesa e diminuirebbe consistentemente*	\	L'area L6.ST.16 ha finalità di stoccaggio materiale ed a tale scopo è funzionale. Il cantiere L6.O.2 non ha interferenze fisiche con il centro ippico ma corre lungo il suo confine nord. Il cantiere L6.O.2 non ha interferenze fisiche con l'impianto fotovoltaico ma corre lungo il suo confine sud. Si rimanda alla controdeduzione di cui all'osservazione SN80 del Comune di Sona in ambito CdS.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
509	Sigg. Fagiuoli, Grizzi, Serio, Mura, Olioso, Signorati, Roma, Castioni, Rama, Mallaby Dallimore, Zedda, Marinic, Mancini, Grigoli, Sabino, Bagnara, Girelli, Peretti, Bastiani, Troianim, Troiani, Spagnoli, Bighelli, Stefanoni	Sona	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0037504	*Osservazione n. 2* *[…]* *Con l' osservazione n. 1 si è chiesto di spostare il cantiere L.6.0.2. In via subordinata si chiede di prevedere nel progetto definitivo un indennizzo per i danni che subirà l'attività turistica-sportiva.* *[…]*	\	Si precisa che gli indennizzi relativi alle proprietà interessate saranno effettuati sulla base delle normative vigenti (DPR327/2001 e successive modifiche ed integrazioni); in ogni caso prima della fase esecutiva si terranno incontri con le singole proprietà per approfondire con maggior dettaglio le tematiche interessate.	SI Già previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
510	Sigg. Fagiuoli, Grizzi, Serio, Mura, Olioso, Signorati, Roma, Castioni, Rama, Mallaby Dallimore, Zedda, Marinic, Mancini, Grigoli, Sabino, Bagnara, Girelli, Peretti, Bastiani, Troianim, Troiani, Spagnoli, Bighelli, Stefanoni	Sona	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0037504	*Osservazione n. 3* *[…]* *Si e detto che la signora Fagiuoli Elsa e proprietaria di um impianto fotovoltaico posto nelle adiacenze del cantiere di potenza pari a 993, 258 Kw.* *Si chiede, inoltre, che il progetto definitivo venga integrato con i potenziali effetti della realizzazione e funzionamento dell' opera sull'impianto fotovoltaico.* *Si chiede, infine, di prevedere nel progetto definitivo un indennizzo per gli eventuali danni che subirà l'impianto fotovoltaico.*	\	Premesso che il cantiere non avrà interferenze con l'impianto fotovoltaico, si fa inoltre presente che gli indennizzi relativi alle proprietà interessate saranno effettuati sulla base delle normative vigenti (DPR327/2001 e successive modifiche ed integrazioni); in ogni caso prima della fase esecutiva si terranno incontri con le singole proprietà per approfondire con maggior dettaglio le tematiche interessate.	SI Già previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
511	Sigg. Fagiuoli, Grizzi, Serio, Mura, Olioso, Signorati, Roma, Castioni, Rama, Mallaby Dallimore, Zedda, Marinic, Mancini, Grigoli, Sabino, Bagnara, Girelli, Peretti, Bastiani, Troianim, Troiani, Spagnoli, Bighelli, Stefanoni	Sona	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0037504	*Osservazione n. 4* *[...]* *Si richiede che vengano risolte le contraddizioni integrando e/o correggendo gli elaborati progettuali rendendoli chiari ed univoci e prevedendo espressamente le aree di stoccaggio oggetto di occupazione.*	\	Saranno eliminate le incongruenze in progettazione esecutiva	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
512	Sigg. Fagiuoli, Grizzi, Serio, Mura, Olioso, Signorati, Roma, Castioni, Rama, Mallaby Dallimore, Zedda, Marinic, Mancini, Grigoli, Sabino, Bagnara, Girelli, Peretti, Bastiani, Troianim, Troiani, Spagnoli, Bighelli, Stefanoni	Sona	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0037504	*Osservazione n. 5* *[…]* *L'indennizzo da espropriazione non può essere limitato solo a quanto previsto nella relazione generale di tratta.* *Si chiede, pertanto, di prevedere nel progetto definitivo un indennizzo per gli eventuali danni che subiranno i residenti in conseguenza delle opere previste per la linea AV/ AC.*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che gli indennizzi relativi alle proprietà interessate saranno effettuati sulla base delle normative vigenti (DPR327/2001 e successive modifiche ed integrazioni); in ogni caso prima della fase esecutiva si terranno incontri con le singole proprietà per approfondire con maggior dettaglio le tematiche interessate.	SI Già previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
513	Sigg. Fagiuoli, Grizzi, Serio, Mura, Olioso, Signorati, Roma, Castioni, Rama, Mallaby Dallimore, Zedda, Marinic, Mancini, Grigoli, Sabino, Bagnara, Girelli, Peretti, Bastiani, Troianim, Troiani, Spagnoli, Bighelli, Stefanoni	Sona	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0037504	*Osservazione n. 6* *[…]* *Poiché si prevede uno scavo per la galleria che può arrivare in profondità fino a 30 metri, si chiede che venga esaminata la questione in modo più approfondito al fine di evidenziare i possibili rischi per il movimento degli acquiferi, nonché gli effetti dell' opera definitiva sugli stessi. Si chiede, inoltre, di approfondire i possibili effetti delle lavorazioni su potenziali inquinamenti delle falde.*	\	In fase di progettazione esecutiva verranno sviluppati studi idrogeologici e misurazioni/monitoraggi della falda nel sito atte a valutare gli effetti dell'opera definitiva sugli stessi. Inoltre in fase di costruzione verranno sviluppate delle specifiche sui materiali utilizzati per lo scavo in modo da evitare che le lavorazioni comportino un inquinamento della falda	SI Già previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
514	Sigg. Fagiuoli, Grizzi, Serio, Mura, Olioso, Signorati, Roma, Castioni, Rama, Mallaby Dallimore, Zedda, Marinic, Mancini, Grigoli, Sabino, Bagnara, Girelli, Peretti, Bastiani, Troianim, Troiani, Spagnoli, Bighelli, Stefanoni	Sona	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0037504	*Osservazione n. 7* *[…]* *Poiché le abitazioni degli esponenti sono poste nelle vicinanze della galleria di San Giorgio in Salice si chiede di esaminare meglio gli effetti dei lavori di consolidamento e di adottare misure meno impattanti. Si chiede inoltre che la verifica vibrazionale venga estesa almeno quanto quella dei rumori, soprattutto laddove l' opera interferisce con attività agricole e dove e più intensa la presenza di abitazioni.*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA in fase di Progettazione Esecutiva potranno essere condotti maggiori approfondimenti e se necessarie adottate misure di mitigazione integrative. Analogamente saranno eseguite gli adeguati approfondimenti in modo da prevedere tutte le opportune misure mitigative degli impatti nei confronti delle lavorazioni di consolidamenti previste da progetto.	SI condizionato

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
515	Sigg. Fagiuoli, Grizzi, Serio, Mura, Olioso, Signorati, Roma, Castioni, Rama, Mallaby Dallimore, Zedda, Marinic, Mancini, Grigoli, Sabino, Bagnara, Girelli, Peretti, Bastiani, Troianim, Troiani, Spagnoli, Bighelli, Stefanoni	Sona	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0037504	*Osservazione n. 8* *Si richiede l'integrazione del progetto definitivo con un esame più puntuale dell'analisi dei livelli di rumore previsti in corrispondenza dei recettori interessati delle emissioni della infrastruttura in progetto, e di eseguire una ulteriore verifica di abbattimento dei rumori e/o di mitigazioni dirette o indirette soprattutto in prossimità dell' area in cui abitano gli esponenti in prossimità della galleria di San Giorgio in Salici.*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) e il loro posizionamento è il risultato dell'applicazione di un modello matematico basato sulle caratteristiche della sorgente e del ricettore finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	SI Già previsto
386	Sigg. Fiorenzo Cordioli e Maurizio Cordioli	Sommacampagna	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0037559	*[…]* *1) Si richiede anzitutto l'installazione anche in prossimità dell'azienda agricola, di adeguate barriere antirumore già previste nelle immediate vicinanze ma non in prossimità dell'allevamento*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che in ogni caso il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) e il loro posizionamento è il risultato dell'applicazione di un modello matematico basato sulle caratteristiche della sorgente e del ricettore finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	SI Già previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
387	Sigg. Fiorenzo Cordioli e Maurizio Cordioli	Sommacampagna	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0037559	*2) Durante il lungo periodo di realizzazione dell'opera, vista la stretta vicinanza dell'allevamento alla nuova linea ferroviaria, ad aree di cantiere e alla pista di lavoro, si dovranno prevedere idonee barriere o accorgimenti per evitare assolutamente di inquinare l' area dell'azienda avicola con polveri, rumori, agenti chimici, gas di scarico, ecc ... Si fa notare che oltre alle aree coperte, l'allevamento comprende anche recinti esterni dove gli animali stazionano all'aperto. Dovranno essere garantite le condizioni previste dalla normativa in merito alla sanita animale negli allevamenti zootecnici.*	\	Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, … Per quanto riguarda le vibrazioni in corso d'opera, dagli studi effettuati, non sono state evidenziate situazioni di criticità.	SI Già previsto
388	Sigg. Fiorenzo Cordioli e Maurizio Cordioli	Sommacampagna	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0037559	*3) Venga sempre garantita all'azienda agricola, anche durante i lavori di realizzazione, una libera ed idonea accessibilità, situazione irrinunciabile ma problematica, valutate le attuali condizioni orografiche in cui e posta, stretta a Nord dalla linea ferroviaria e circondata a Sud da un territorio occupato da cave.*	\	L'azienda avicola si sviluppa a sud della linea AV; sarà garantita l'accessibilità dalla viabilità esistente posta a sud dell'azienda stessa	SI
389	Sigg. Fiorenzo Cordioli e Maurizio Cordioli	Sommacampagna	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0037559	*I sottoscritti anticipano che qualora non si procedesse a mettere in opera quanta sopra richiesto, purtroppo non saranno più in grado di produrre nel proprio allevamento, che ricordano essere un'azienda a carattere familiare e non industriale, sulla quale e basato il reddito delle famiglie. Nella supposta condizione che porterà alla chiusura forzata di tutta l'azienda, saremo costretti a chiedervi i danni relativi al mancato reddito nonchè un risarcimento relative al valore immobiliare di un allevamento di fatto inutilizzabile.*	\	In fase esecutiva saranno adeguatamente compensati i danni alla proprietà; gli indennizzi sono quelli previsti dalla normativi vigente /DPR327/2001).	SI
496	Condominio Bellini	Sona	Nessun Protocollo	13/11/2014	DVA-2014-0037663	*Osservazioni inerenti agli immobili censiti al Foglio 27, mappale n. 568.* *Le osservazioni che rileviamo guardando il progetto nel nostro paese sono:* *• Il progetto è lo stesso del 2003, non tiene conto delle variazioni urbanistiche occorse negl'anni sul tracciato* *previsto per la Tav. Pertanto andrebbe rivalutato riprogettando il percorso e la dislocazione dei cantieri.*	\	In tracciato della linea AV/AC non è modificabile essendo già stato oggetto di approvazione con delibera CIPE n.120/2003. Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento. In sede di redazione del progetto esecutivo potranno essere affrontate specifiche situazioni per migliorare la soluzione progettuale.	SI parziale

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
497	Condominio Bellini	Sona	Nessun Protocollo	13/11/2014	DVA-2014-0037663	*• I vari cantieri previsti nel Comune di Sona, con la movimentazione giornaliera di centinaia di camion, metterebbero in ginocchio un paese con situazione della viabilità già precaria e scadente. Proponiamo di dislocare la cantieristica tutta a sud della linea Tav, visto che la maggior parte del territorio a sud e terreno agricolo.* *• La cantieristica prevista a nord della linea esistente che lambisce le abitazioni, costringe gli abitanti a percorrere strade già intasate attualmente (vedi SR11)*	\	La dislocazione delle piste è già sostanzialmente tutta collocata a sud della futura Linea AV/AC. Per motivi operativi alcune aree tecniche e di stoccaggio devono però essere mantenute anche a nord e conseguentemente devono essere collegate alla viabilità esistente.	NO
498	Condominio Bellini	Sona	Nessun Protocollo	13/11/2014	DVA-2014-0037663	*In riferimento alla planimetria di individualizzazione dei ricettori censiti IN0500DE2NZIM00060011 pg. 75/88, non troviamo l'utilità di aprire un'ulteriore sottopasso con realizzazione di una rotonda, a nord della linea (Via* *Campagnola "da Voi segnalato come sottopasso di via Palazzo' - Via Valle Località Cavecchia), visto che esiste già una viabilità che collega Sona con Sommacampaqna attraverso un sottopasso già esistente (loc. Campagnola) vicino all'azienda Nord Bitumi.*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si rimanda alla richiesta analoga del Comune di Sona (SN20).	SI
499	Condominio Bellini	Sona	Nessun Protocollo	13/11/2014	DVA-2014-0037663	*Osservazioni e danni per le nostre abitazioni: (Foglio 27 Mappale 568 km sul tracciato 126+135)* *o Danni da esproprio (IN0500Dep6aq000017 41)* *o Danni da rumore e vibrazione (135 IN500DE2P51M00060241)* *o Danni da viabilità di cantiere polvere, rumore (cantiere L. 7.S.T.3 di mq. 4.6 e L.A. T.2 di mq. 9377 (IN0500DE2P51M0010241)* *o Danni da eccessiva luminosità notturna non analizzata negli elaborati di progetto* *o Danni da elettromagnetismo*	\	Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, … Per quanto riguarda le vibrazioni in corso d'opera, dagli studi effettuati, non sono state evidenziate situazioni di criticità.	SI Già previsto
500	Condominio Bellini	Sona	Nessun Protocollo	13/11/2014	DVA-2014-0037663	*RICHIESTE* *Foglio 27 mappale 568* *Modifiche progettuali:* *Il progetto originario e antecedente agli edifici in oggetto l'esproprio prevede l'abbattimento di una porzione del muro perimetrale di nostra proprietà pari a 13 mq. Segnaliamo che nell'area prevista dell'esproprio è presente ii sistema fognario, i contatori dell'acqua e del gas di tutto il nostro condominio.* *Per tale motivo chiediamo:* *a) che la realizzazione dell'opera sia eventualmente spostata di qualche metro verso est occupando terreno agricolo*	\	Con riferimento alle specifiche richieste si fa presente che non sono pertinenti in quanto non oggetto di VIA. In ogni caso potranno essere valutate in fase di esecuzione.	SI condizionato

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
501	Condominio Bellini	Sona	Nessun Protocollo	13/11/2014	DVA-2014-0037663	*RICHIESTE* *Modifiche progettuali:* *[...]* *b) la realizzazione di marciapiede a ridosso dell'opera per mettere in sicurezza le uscite delle case*	\	Con riferimento alle specifiche richieste si fa presente che non sono pertinenti in quanto non oggetto di VIA. In ogni caso potranno essere valutate in fase di esecuzione.	SI condizionato
502	Condominio Bellini	Sona	Nessun Protocollo	13/11/2014	DVA-2014-0037663	*RICHIESTE* *Modifiche progettuali:* *[...]* *c) per tutto il confine del caseggiato con la strada di nuova realizzazione si chiede la costruzione di un muro di* *cinta in sasso e cemento (altezza circa cm 150/180) per la sicurezza degli abitanti*	\	Con riferimento alle specifiche richieste si fa presente che non sono pertinenti in quanto non oggetto di VIA. In ogni caso potranno essere valutate in fase di esecuzione.	SI condizionato
503	Condominio Bellini	Sona	Nessun Protocollo	13/11/2014	DVA-2014-0037663	*RICHIESTE* *Modifiche progettuali:* *[...]* *d) chiusura del passaggio pedonale tra il lotto 590 ed il lotto 133 confinante quest'ultimo con il lotto 568 per* *evitare l'accesso alla nuova strada che si renderebbe pericoloso per gli abitanti ed in particolar modo per i* *bambini.*	\	Con riferimento alle specifiche richieste si fa presente che non sono pertinenti in quanto non oggetto di VIA. In ogni caso potranno essere valutate in fase di esecuzione.	SI condizionato
504	Condominio Bellini	Sona	Nessun Protocollo	13/11/2014	DVA-2014-0037663	*Richiesta mitigazione ambientali:* *Il nostro lotto è in piena zona contrassegnata con bollino rosso (interventi diretti), con bolino azzurro (polveri), quindi interessato al massimo inquinamento acustico e polveri. Si chiede pertanto per tutte le abitazioni presenti sul lotto i seguenti interventi:* *o la prevista sostituzione degli infissi e la coibentazione esterna termoacustica nel pieno rispetto delle normative Vigenti* *o coibentazione e implementazione sistema di fissaggio e ancoraggio di tutto il manto di copertura che supporti le vibrazioni, con posa di materiale di consistenza acustica su tutto il caseggiato presente mappale 568* *o mitigazione con pannelli fonoassorbenti di altezza non inferiore all'altezza del treno lungo la linea alta velocità dal Km 131alKm135 / 1* *o piantumazione lungo la linea dei pannelli fonoassorbenti per una maggior mitigazione da polveri e da rumori e decoro paesaggistico* *o installazione di una centralina e monitoraggio ambientale per polvere ed inquinamento*	\	Il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) e il loro posizionamento è il risultato dell'applicazione di un modello matematico basato sulle caratteristiche della sorgente e del ricettore finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative. Per quanto concerne la componente vibrazioni, è stato condotto apposito studio per individuare le aree che necessitano di interventi per contenere la trasmissione delle vibrazioni in fase di esercizio. Si ritiene sufficiente quanto previsto dal progetto come opere a verde anche per non sottrarre ulteriormente suolo agricolo. Il piano di monitoraggio, che prevede controlli ambientali in tutte le fasi, sarà condiviso con gli Enti di controllo.	SI parziale

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
SA01	Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per le Province di Verona, Rovigo e Venezia			17/11/2014	DVA-2014-0037731	*Osservazione della Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per le Province di Verona, Rovigo e Venezia - Peschiera del Garda in data 17/11/2014.* *Il citato verbale risulta essere mancate, sono però presenti alcuni allegati che trattano l'interesse culturale particolarmente importante ai sensi del decreto legislativo 22 gennaio 2004 per due siti citati nel seguito.* *1. Forte Austriaco Bacotto risalente al XIX secolo situato lungo la SP28 che unisce Peschiera a Dolci (Frazione di Ponti sul Mincio).* *2. Complesso Rurale denominato "Corte Mano di Ferro" identificabile al C.F. foglio 15, particella 1928, sub1,2 parte 4,5,6,7,8 10 e 12 e al C.F. foglio 15 particella 1928 parte, particella 1928 rimanente parte 130-222-131-1925.*	\	A seguito di specifiche richieste sono state fornite integrazioni inerenti tra l'altro i beni vincolati citati (Forte Bacotto e Corte Mano di Ferro) a MiBACT.	SI Già Previsto
54	Sig.ra Silvana Salardi e dell'Ass. Castelnuovo Futura	Castelnuovo	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0038070	*[…]* *La relazione generale di tratta nulla viene previsto per l'intero Comune di Castelnuovo del Garda. Tuttavia, all'altezza del Colle San Lorenzo, non è indicato alcun vincolo di qualsiasi genere relativo alle due antiche chiese Lorenzo del XVI secolo, e la Chiesa della Madonna degli Angeli, nonché delle aree circostanti.* *Non è altresì evidenziata alcuna misura di protezione e tutela parco Agricolo Madonna degli Angeli, che è di rilevante valore storico paesaggistico, ambientale e anche dal punto di vista socio-culturale, per essere il luogo dove si svolge la Millenaria Fiera di Cavalcaselle.*	\	L'aggiornamento dei beni tutelati è stato predisposto a seguito di esplicita richiesta del MiBACT come integrazione alle procedure in corso. Ciò premesso per quanto riguarda l'opera questa viene realizzata prevedendo tutti i sistemi di mitigazione necessari per garantire la compatibilità della stessa sia con la normativa vigente che con le caratteristiche proprie dei luoghi attraversati	SI Già previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
55	Sig.ra Silvana Salardi e dell'Ass. Castelnuovo Futura	Castelnuovo	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0038070	*Si osserva che la Giunta del Comune di Castelnuovo del Garda con deliberazione n. 72 del 24 aprile 2012 che si allega ha approvato un atto di indirizzo per porre in atto tutte le iniziative finalizzate compiere indagini preliminari, storiche e archeologiche, per individuare le origini del monumento storico ed eventuali ulteriori resti nelle aree circostanti per la chiesetta della Madonna degli Angeli e dell'area di pertinenza al fine di predisporre un piano di valorizzazione, recupero e protezione del sito. […]* *Si propone pertanto di integrare il progetto definitivo con l'indicazione dei beni archeologici presenti sul Colle San Lorenzo. […]*	\	L'aggiornamento dei beni tutelati è stato predisposto a seguito di esplicita richiesta del MiBACT come integrazione alle procedure in corso.	SI Già previsto
56	Sig.ra Silvana Salardi e dell'Ass. Castelnuovo Futura	Castelnuovo	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0038070	*[…]* *Il Ministero ha prescritto che si debba utilizzare prioritariamente le cave già esistenti. In secondo luogo ha prescritto l'obbligo di predisporre un progetto di recupero delle aree ad intervento estrattivo terminato.* *Si chiede pertanto che il progetto definitivo venga integrato con lo studio delle cave già esistenti nei Comuni della Provincia di Verona già interessati dal tracciato, escludendo, ove possibile, la nuova attività estrattiva* *a Castelnuovo del Garda.* *Si chiede, inoltre, che il progetto definitivo venga integrato con un preciso progetto di recupero dell'area ad intervento estrattivo terminato che preveda la realizzazione di opere di mitigazione e di utilizzo dell' area tali da escludere qualsiasi possibilità che la cava venga successivamente utilizzata come discarica.* *Si chiede, inoltre, che, a titolo di compensazione, il progetto definitivo venga integrato con la previsione che l'area oggetto di escavazione, opportunamente recuperata, venga ceduta in proprietà al Comune di Castelnuovo del Garda con un vincolo di destinazione che ne preveda un uso naturalistico.*	\	Si rimanda all'osservazione CS12 del Comune di Castelnuovo in ambito di CdS	SI condizionato

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
57	Sig.ra Silvana Salardi e dell'Ass. Castelnuovo Futura	Castelnuovo	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0038070	*[…]* *Si chiede che il progetto definitivo venga integrato con l'individuazione della Cava Mischi come sito inquinato da assoggettare ad un preciso progetto di recupero dell' area.*	\	La costruzione della linea ferroviaria non interferisce con il corpo rifiuti, pertanto non risulta alcuna interferenza tra la linea AV e la discarica.	NO
58	Sig.ra Silvana Salardi e dell'Ass. Castelnuovo Futura	Castelnuovo	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0038070	*[…]* *Si richiede l'integrazione della VIA con la valutazione degli effetti cumulativi prodotti da infrastrutture di trasporto e da impianti presenti nell'area contigua al tracciato AV/ AC.*	\	La richiesta non è pertinente in quanto l'osservazione si riferisce a opere non oggetto della procedura di VIA..	NO
59	Sig.ra Silvana Salardi e dell'Ass. Castelnuovo Futura	Castelnuovo	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0038070	*[…]* *Si richiede l'integrazione del progetto definitivo con la Valutazione Ambientale Strategica.*	\	La procedura di VAS si applica a Piani e Programmi NON ai progetti . La valutazione ambientale dei Progetti si attua mediante la procedura di VIA.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
60	Sig.ra Silvana Salardi e dell'Ass. Castelnuovo Futura	Castelnuovo	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0038070	*[…]* *Si richiede l'integrazione del progetto definitivo con gli opportuni chiarimenti ed integrazioni che garantiscano il rispetto delle prescrizioni inserite dal CIPE nel provvedimento di approvazione preliminare, prevedendo la realizzazione della variante della ex S.S. 11 in parte come intervento funzionale alla cantierizzazione ed in parte come intervento di compensazione in modo contestuale alla cantierizzazione.*	\	La richiesta non è pertinente in quanto l'osservazione si riferisce a opere non oggetto della procedura di VIA..	NO
61	Sig.ra Silvana Salardi e dell'Ass. Castelnuovo Futura	Castelnuovo	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0038070	*[…]* *Si richiede l'integrazione del progetto definitivo con la progettazione del recupero delle aree di cantiere e delle relative mitigazioni in relazione a specifiche esigenze territoriali e in accordo con il Comune di Castelnuovo del Garda per quanto riguarda i cantieri di competenza.*	\	Il progetto definitivo prevede il recupero morfologico delle aree di cantiere.	SI Già previ sto
62	Sig.ra Silvana Salardi e dell'Ass. Castelnuovo Futura	Castelnuovo	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0038070	*[…]* *Si richiede l'integrazione del progetto definitivo con la previsione di meccanismi procedimentali che consentano una forma di coordinamento in fase esecutiva tra il Comune di Castelnovo del Garda ed il soggetto esecutore al fine di monitorare gli effetti momentanei e definitivi che i lavori e l' opera eserciteranno sia sull' ambiente che sulla collettività.*	\	La richiesta di istituire meccanismi procedimentali esula dalle competenze del proponente. Tuttavia la fase cantieristica coinvolgerà gli enti competenti, anche attraverso il piano di monitoraggio ante-operam, in corso d'opera e post-operam.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
63	Sig.ra Silvana Salardi e dell'Ass. Castelnuovo Futura	Castelnuovo	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0038070	*[…]* *Si richiede l'integrazione del progetto definitivo con l'indicazione specifica della fase di controllo dei livelli emessi dall' elettrodotto negli edifici posti in prossimità dello stesso.*	\	Il Comune di Castelnuovo non è interessato da alcun elettrodotto.	NO
64	Sig.ra Silvana Salardi e dell'Ass. Castelnuovo Futura	Castelnuovo	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0038070	*[…]* *Nuclei abitati sparsi e recettori sensibili in genere, dovranno essere oggetto di apposito accordo con le relative amministrazioni comunali che definisca anche le procedure di monitoraggio dei principali parametri ambientali interferiti, in modo da permettere il confronto ante-operam e post-operam. […]* *Si richiede l'integrazione del progetto definitivo concordando con l'Amministrazione comunale lo standard qualitativo delle opere di mitigazione ambientale ed il ripristino del terreno agricolo nelle tratte utilizzate provvisoriamente.*	\	La richiesta non è pertinente in quanto l'osservazione si riferisce a opere non oggetto della procedura di VIA.Tuttavia si fa presente che il progetto definitivo prevede il monitoraggio delle componenti ambientali prima, durante e dopo l'esecuzione dei lavori. Eventuali modifiche o integrazioni saranno valutate nell'ambito dello sviluppo del progetto esecutivo.	SI Già previsto
65	Sig.ra Silvana Salardi e dell'Ass. Castelnuovo Futura	Castelnuovo	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0038070	*[…]* *Si richiede l'integrazione del progetto di monitoraggio definitivo prevedendo relazioni al Comune di Castelnuovo del Garda con cadenza più breve (attualmente è prevista con cadenza annuale).*	\	La richiesta non è pertinente in quanto l'osservazione si riferisce a opere non oggetto della procedura di VIA..	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
66	Sig.ra Silvana Salardi e dell'Ass. Castelnuovo Futura	Castelnuovo	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0038070	*[...]* *Si richiede l'integrazione del progetto definitivo con un esame approfondito dei possibili rischi per il movimento degli acquiferi, degli effetti dell' opera definitiva sugli stessi e degli effetti delle lavorazioni su potenziali inquinamenti delle falde.*	\	Il progetto definitivo prevede il monitoraggio delle componenti ambientali inclusa l'idrogeologia, prima, durante e dopo l'esecuzione dei lavori.	SI Già previsto
67	Sig.ra Silvana Salardi e dell'Ass. Castelnuovo Futura	Castelnuovo	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0038070	*[...]* *Si propone di integrare il progetto definitivo con uno studio sul rapporto tra impatto dei Lavori e stagione turistica.*	\	Approfondimenti sulla costruzione saranno sviluppati in sede di progettazione esecutiva.	SI
68	Sig.ra Silvana Salardi e dell'Ass. Castelnuovo Futura	Castelnuovo	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0038070	*[...]* *Si chiede che il progetto definitivo venga integrato con uno studio maggiormente approfondito riguardante la formazione di polveri sottili e PM10 e che preveda che le strade di cantiere debbano essere costantemente* *bagnate per impedire qualsiasi divulgazione di polveri sottili. Inoltre le barriere antipolvere e le eventuali barriere antirumore (nel caso in cui il monitoraggi eseguiti nel corso dell' opera accertino un peggioramento dei limiti) devono essere previsti anche nei cantieri operativi e nei cantieri di armamento.*	\	Il progetto definitivo ha già valutato gli effetti sulla qualità dell'aria della fase di cantiere. In ogni caso la fase di cantiere già prevede una serie di azioni per il contenimento delle polveri, tra cui la bagnatura delle parti non asfaltate, la posa di barriere antipolvere nonchè un monitoraggio in fase corso d'opera per un controllo continuo delle concentrazioni delle polveri al fine di individuare eventuali situazioni critiche ed adottare le opportune azioni correttive.	SI Già previsto
69	Sig.ra Silvana Salardi e dell'Ass. Castelnuovo Futura	Castelnuovo	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0038070	*[...]* *Per tutto il tratto di competenza del territorio del Comune di Castelnuovo de! Garda, si richiede che venga prodotto un dettagliato di piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo, ai sensi Deliberazione della Giunta Regionale n. 1773 del 28.08.2012 e D.M. n. 161 del 10.08.2012 e s.m.i., per regolamentate le attività di secavi, sbancamenti e riporti.*	\	Il Piano di Utilizzo sarà presentato agli enti competenti secondo le tempistiche previste dal DM 161/20112.	SI Già previsto
70	Sig.ra Silvana Salardi e dell'Ass. Castelnuovo Futura	Castelnuovo	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0038070	*[...]* *Si chiede l'integrazione del progetto definitivo con il cronoprogramrna dettagliato dei lavori da realizzarsi sul territorio del Comune di Castelnuovo del Garda.*	\	La cantieristica e relativo cronoprogramma sarà definita nell'ambito dello sviluppo del progetto esecutivo.	SI Già previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
71	Sig.ra Silvana Salardi e dell'Ass. Castelnuovo Futura	Castelnuovo	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0038070	*[…]* *Si chiede di esaminare meglio gli effetti dei lavori di consolidamento e di adottare le misure meno impattanti possibile sull' ambiente circostante.* *Si chiede di esaminare con maggiore puntualità l'analisi dei livelli di rumore previsti in corrispondenza dei recettori interessati delle emissioni ella infrastruttura in progetto, di eseguire una ulteriore verifica di abbattimento dei rumori e/o di mitigazioni dirette o indirette soprattutto in prossimità dei centri abitati e di concordare con il Comune di Castelnuovo del Garda la tipologia dei materiali da utilizzare per le misure compensative del rumore. Si chiede, inoltre, di escludere dal progetto, adeguandolo, la richiesta di deroghe ai sensi della legge n. 447 /95 soprattutto laddove si è in presenza di insediamenti.*	\	La richiesta non è pertinente in quanto l'osservazione si riferisce a opere non oggetto della procedura di VIA. Tuttavia si fa presente che il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) e il loro posizionamento è il risultato dell'applicazione di un modello matematico basato sulle caratteristiche della sorgente e del ricettore finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative. Anche per la fase di cantiere è previsto il posizionamento di una serie di barriere antirumore mobili per le situazioni di maggiore criticità; il monitoraggio ambientale in tale fase consentirà di identificare eventuali ulteriori situazioni che richiedono interventi specifici. Per quanto concerne le deroghe queste risultano necessarie per alcune specifiche lavorazioni che richiedono mezzi di cantiere rumorosi; va da sè che tali attività saranno ridotte al minimo e comunque svolte negli orari di minor disturbo per la popolazione.	SI Già previsto
72	Sig.ra Silvana Salardi e dell'Ass. Castelnuovo Futura	Castelnuovo	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0038070	*[…]* *Considerata la particolarità dell' opera, e le potenziali conseguenze sia naturalistiche che economico - commerciali, si richiede che la verifica vibrazionale venga estesa almeno quanto quella dei rumori, soprattutto laddove l'opera interferisce con attività agricole e dove è più intensa la presenza di abitazioni.*	\	La richiesta non è pertinente in quanto l'osservazione si riferisce a opere non oggetto della procedura di VIA. Tuttavia si fa presente che per quanto riguarda le vibrazioni, dagli studi effettuati, non sono state evidenziate situazioni di criticità; mentre per l'esercizio ferroviario è prevista la mitigazione mediante setti antivibranti in corrispondenza degli edifici ove si registrerà, in preesercizio, il superamento dei limiti. La fascia di studio utilizzata è quella tipica per le linea AV nonchè per le lavorazioni cantiere. Inoltre, durante la fase di costruzione, sono previste attività di monitoraggio ambientale per la componente vibrazioni che consentono di controllare gli effetti determinati dalle lavorazioni; in tal modo è possibile intervenire tempestivamente in caso di anomalie nei dati rilevati	SI Già previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
73	Sig.ra Silvana Salardi e dell'Ass. Castelnuovo Futura	Castelnuovo	Nessun Protocollo	06/11/2014	DVA-2014-0038070	*[…]* *Si propone di modificare ed integrare il progetto definitivo escludendo l'utilizzo delle strade comunali Via Mantova, Via XX Settembre, Via Stazione, SS 11 prevedendo delle strade di cantiere alternative. Si propone, inoltre, di valutare la fattibilità in accordo e in collaborazione con l'Ufficio Tecnico Comunale in modo da renderle utili nel futuro e, a lavori ultimati, possano essere consegnate alla comunità come misura compensativa per i disagi provocati.*	\	Le richieste potranno essere valutate nell'ambito dello sviluppo del progetto esecutivo. Nulla osta alla cessione al Comune delle piste di cantiere allo stato in cui si troveranno a fine lavori, ma con acquisizione delle aree a carico dell'ente.	SI
133	Fondazione Casa di Dio ONLUS	Castenedolo	Nessun Protocollo	19/11/2014	DVA-2014-0038329	*[…] I terreni interessati sono individuati catastalmente al Fg.22 particelle 125, 129 e Fg. 26 particelle 76, 152, 159, 164, 167, 290. [...]* *- Negli elaborati progettuali non sono stati previsti passaggi poderali che mettano in diretto collegamento le varie porzioni residue della nostra azienda*	\	Non si ritiene condivisibile l'osservazione. È previsto un sottopasso poderale alla pk 92+061, oltre al sottopasso su SP.37. alla pk 93+242.	NO
134	Fondazione Casa di Dio ONLUS	Castenedolo	Nessun Protocollo	19/11/2014	DVA-2014-0038329	*[…] I terreni interessati sono individuati catastalmente al Fg.22 particelle 125, 129 e Fg. 26 particelle 76, 152, 159, 164, 167, 290. [...]* *– Nelle tavole dei vincoli sono stati omessi dati importanti. Si segnala la mancata indicazione del vincolo di carattere storico artistico esistente sui fabbricati rurali di proprietà della scrivente, dichiarati di interesse storico artistico con decreto*	\	L'indicazione di vincolo verrà riportata nell'integrazione richiesta dal Ministero dell'Ambiente. In ogni caso si segnala che in corrispondenza dell'edificio oggetto dell'osservazione il progetto definitivo ha individuato un fascia di mitigazione ambientale a verde tra il fabbricato e l'opera ferroviaria.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
135	Fondazione Casa di Dio ONLUS	Castenedolo	Nessun Protocollo	19/11/2014	DVA-2014-0038329	*[…] I terreni interessati sono individuati catastalmente al Fg.22 particelle 125, 129 e Fg. 26 particelle 76, 152, 159, 164, 167, 290. [...]* *– Si ritiene assurdo il tracciato del nuovo sottopasso per la strada provinciale SP37 che erode inutilmente altra superficie verde. Sarebbe sicuramente più congruo e probabilmente anche meno oneroso realizzare il sottopasso esattamente sul tracciato esistente della SP37 anziché spostarlo di pochi metri*	\	Non è possibile realizzare una nuova opera di attraversamento della ferrovia sullo stesso tracciato della strada attuale, perché in questo caso si renderebbe necessario chiudere la viabilità per alcuni mesi; lo spostamento di alcuni metri serve per salvaguardare la viabilità esistente fino al momento in cui sarà pronta la nuova opera così da non recare disagi al traffico stradale.	NO
136	Fondazione Casa di Dio ONLUS	Castenedolo	Nessun Protocollo	19/11/2014	DVA-2014-0038329	*[…] I terreni interessati sono individuati catastalmente al Fg.22 particelle 125, 129 e Fg. 26 particelle 76, 152, 159, 164, 167, 290. [...]* *– Il percorso che mette in comunicazione i fabbricati rurali della nostra cascina con la strada Provinciale SP37 è eccessivamente articolato, riteniamo possibile definire con gli uffici della scrivente un percorso alternativo più semplice e quindi più economico*	\	Eventuali modifiche o integrazioni verranno valutate nello sviluppo del progetto esecutivo.	SI
137	Fondazione Casa di Dio ONLUS	Castenedolo	Nessun Protocollo	19/11/2014	DVA-2014-0038329	*[…] I terreni interessati sono individuati catastalmente al Fg.22 particelle 125, 129 e Fg. 26 particelle 76, 152, 159, 164, 167, 290. [...]* *– Devono essere riviste le aree di stoccaggio dei materiali di cantiere ed alcuni percorsi di cantiere, indicate nelle tavole di CANTIERIZZAZIONE - attualmente le aree di stoccaggio sui terreni di nostra proprietà sono ben tre - per ridurre i disagi alle nostre attività agricole, danni all'ambiente e alla produttività dei terreni*	\	Maggiori approfondimenti sulla cantieristica saranno possibili nell'ambito dello sviluppo del progetto esecutivo.	SI
138	Fondazione Casa di Dio ONLUS	Castenedolo	Nessun Protocollo	19/11/2014	DVA-2014-0038329	*[…] I terreni interessati sono individuati catastalmente al Fg.22 particelle 125, 129 e Fg. 26 particelle 76, 152, 159, 164, 167, 290. [...]* *– Si creerà un forte sconfiguramento aziendale in quanto il fondo verrà suddiviso in svariate porzioni mal collegate fra di loro. Questo comporterà una notevole riduzione del valore immobiliare del complesso, nonché una evidente riduzione della produttività aziendale*	\	Per la remunerazione degli espropri (acquisizioni o occupazioni temporanee) che si renderanno necessari per la realizzazione dell'opera si utilizzeranno le procedure basate sull'attuale legislazione in vigore (Testo Unico di cui al DPR n. 327/2001 modificato dal Dlgs n. 302/2002). Si conferma inoltre che i danni che verranno accertati in fase di costruzione o a seguito dei frazionamenti fondiari saranno valutati e indennizzati.	SI Già previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
139	Fondazione Casa di Dio ONLUS	Castenedolo	Nessun Protocollo	19/11/2014	DVA-2014-0038329	*[…] I terreni interessati sono individuati catastalmente al Fg.22 particelle 125, 129 e Fg. 26 particelle 76, 152, 159, 164, 167, 290. [...]* *– I fabbricati rurali connessi ai terreni agricoli verranno completamente isolati dal resto dell'azienda, rimanendo "intrappolati" tra la linea ferroviaria a sud, il tracciato del raccordo autostradale Ospitaletto-Castenedolo a ovest e a nord, e la Strada provinciale Sp37 a est, rendendo di fatto impossibile il collegamento diretto dei fabbricati ai relativi terreni - elemento fondamentale per la buona gestione aziendale*	\	Si rimanda alla controdeduzione precedente. Inoltre si precisa che in fase di progettazione esecutiva e di accordo con la proprietà sarà possibile individuare valutare soluzioni per il problema degli accessi e dei collegamenti con i fondi	SI Già previsto
140	Fondazione Casa di Dio ONLUS	Castenedolo	Nessun Protocollo	19/11/2014	DVA-2014-0038329	*[…] I terreni interessati sono individuati catastalmente al Fg.22 particelle 125, 129 e Fg. 26 particelle 76, 152, 159, 164, 167, 290. [...]* *– La vicinanza del tracciato ferroviario agli edifici aziendali produttivi (stalla, vacche), residenziali e religiosi produrrà un forte disturbo, sia acustico che di vibrazioni*	\	Il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) e il loro posizionamento è il risultato dell'applicazione di un modello matematico basato sulle caratteristiche della sorgente e del ricettore finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative. Anche per quanto concerne la componente vibrazioni, è stato condotto apposito studio per individuare le aree che necessitano di interventi per ridurre la trasmissione delle vibrazioni	SI Già previsto
141	Fondazione Casa di Dio ONLUS	Castenedolo	Nessun Protocollo	19/11/2014	DVA-2014-0038329	*[…] I terreni interessati sono individuati catastalmente al Fg.22 particelle 125, 129 e Fg. 26 particelle 76, 152, 159, 164, 167, 290. [...]* *– Gli immobili rurali costituenti la C.na Rodenga, comprensivi di una piccola chiesa dedicata alla Natività della Beata Vergine, dichiarati di interesse storico artistico dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali, saranno estraniati definitivamente dal contesto rurale in cui sono sorti e che li ha caratterizzati per oltre 400 anni.*	\	Si rimanda alla controdeduzione n. 59	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
522	Avv. Roberto Brun	Sona	Nessun Protocollo	23/11/2014	DVA-2014-0038755	*Come ho già evidenziato nelle osservazioni del 06/11 us che allego e che richiamo sul predetto fondo insistono la casa, censita tra i recettori con il codice L 135 - N - 007, dove il sottoscritto risiede con la propria madre, signora Rosa Zecchetto Brun, nonché l'azienda agricola gestita da quest'ultima e consistente in un vigneto di pregio (con le doc Custoza, Bardolino e Garda), peraltro completamente ristrutturato nel2012, e in un plurisecolare uliveto (dop Garda).* *Aggiungo a quanto già evidenziato nelle predette osservazioni del 06/11 us quanto segue:* *a) in primo luogo, appaiono necessari lo studio e la previsione di interventi finalizzati alla messa in sicurezza. anche mediante la ricostruzione del pendio, della collina lvlontespada - Roccolo, soprattutto del versante sovrastante la ditta Corbaz, considerando che le vibrazioni e il rumore potrebbero comprometterne la stabilità determinando, anche in concorso con le avversità climatiche, frane a valle, e quindi verso la funivia, e il pericolo di crolli degli edifici costruiti a monte, tra i quali, appunto, la mia casa di abitazione;*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA si precisa che in fase di progettazione esecutiva potranno essere approfondite le tematiche sollevate dall'osservazione.	SI condiziona to
523	Avv. Roberto Brun	Sona	Nessun Protocollo	23/11/2014	DVA-2014-0038755	*b) poi, dopo la messa in sicurezza della predetta porzione della collina Montespada Roccolò, occorrerà prevedere la realizzazione di ulteriori interventi di mitigazione, quali, ad esempio, la piantumazione dell'intera predetta area;* *c) in ogni caso si ritiene che le barriere antirumore dovrebbero correre, senza interruzione e ad adeguata altezza, lungo tutto il passaggio della nuova linea ferroviaria tra le due colline del Montespada-Roccolo e della Madonna del Monte;*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA si precisa che si ritiene sufficiente quanto previsto dal progetto come opere a verde anche per non sottrarre ulteriormente suolo agricolo. Il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) e il loro posizionamento è il risultato dell'applicazione di un modello matematico basato sulle caratteristiche della sorgente e del ricettore finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative..	NO
524	Avv. Roberto Brun	Sona	Nessun Protocollo	23/11/2014	DVA-2014-0038755	*d) venendo poi alla mia proprietà, "l'intervento diretto" di mitigazione che la riguarda e che viene identificato con il codice BA- 0-126-AV, se è quello della sostituzione degli infissi attuali con infissi antirumore contrassegnati dallo standard ''Rl " è all'evidenza insufficiente e frutto di una rilevazione a dir poco superficiale (tant'è che i numeri indicati nel censimento non corrispondono alla realtà). Occorre che siano sostituiti tutti quanti i serramenti, compresi i portoni e portoncini, e non solo le finestre. Occorre poi che lo standard degli infissi sia quanto meno lo stesso delle altre case censite nella medesima zona del Montespada, ossia quello contrassegnato come "R2";*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA si precisa che il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) e il loro posizionamento è il risultato dell'applicazione di un modello matematico basato sulle caratteristiche della sorgente e del ricettore finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative..	SI Già previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
525	Avv. Roberto Brun	Sona	Nessun Protocollo	23/11/2014	DVA-2014-0038755	*e) deve essere garantita l'assicurabilità dell'intero compendio immobiliare e dell'azienda agricola.*	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA	NO
526	Sigg. Melloni e Zambaldi	Sona	Nessun Protocollo	24/11/2014	DVA-2014-0038854	*[...] 1) SOTTOPASSO* *Dall'analisi del progetto si evince l'intenzione di costruire un nuovo sottopasso, accanto al sottopasso esistente, sui piani particellari intestati a MELLONI Stefano [...] e ZAMBALDI Laura [...]. Attualmente il fondo su cui verrà realizzata l'opera, delineata nel progetto da cui sono tratti gli elaborati riportati in questo scritto, sono coltivati da Zambaldi Laura. L'impianto del fondo è completamente realizzato e consta di coltivazioni di piante officinali, in particolar modo lavanda, e da colture orticole di stagione. Dalla lavanda verranno prodotte talee ed olii essenziali. Talee, olii essenziali e orticole di stagione saranno vendute a consumatori finali, nelle modalità proprie dell'agricoltura di prossimità. La superficie del fondo è appena sufficiente per attuare una modalità di coltivazione in sintonia con i principi della buona tecnica agraria e per ottenere la quantità di prodotto minimale per garantire l'unico reddito da lavoro a Laura Zambaldi. La riduzione della superficie agricola coltivata pregiudica in modo determinante l'equilibrio tra esigenze agronomiche ed economiche, su cui stiamo lavorando con molto impegno in questi anni, facendo venir meno le condizioni indispensabili per proseguire l' attività di coltivazione del fondo.* *Alla luce di questa premessa, in alternativa al progetto di sottopasso descritto nel progetto di cui in questo scritto riportiamo alcuni elaborati, proponiamo che venga allargato il sottopasso esistente. In questo modo, oltre a determinare un consistente risparmio nei costi di realizzazione dell'infrastruttura, si preserva terreno agricolo da mantenere nell'assetto colturale attuale. Inoltre, sempre al fine di preservare la maggior superficie possibile di terreno agricolo, chiediamo che siano ridotti al minimo i residui particellari.*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa in ogni caso presente che il sottopasso di Via Campagnola , sotto la linea linea storica FS, non rispetta la normativa stradale ovvero non rispetta il franco altimetrico da garantire di 5, 00m e non è possibile allargalo né approfondirlo al fine di garantire il franco altimetrico detto.	NO
527	Sigg. Melloni e Zambaldi	Sona	Nessun Protocollo	24/11/2014	DVA-2014-0038854	*2) OPERE ANNESSE* *Dall'analisi del progetto si evince l'intenzione di costruire una canaletta in superficie accanto alla strada. In alternativa proponiamo che la canaletta non venga realizzata in superficie ma interrata in modo da preservare terreno agricolo da mantenere nell'assetto colturale attuale- Altrimenti, la riduzione della superficie agricola coltivabile fa venir meno le condizioni essenziali per proseguire la conduzione stessa del fondo secondo i principi della buona tecnica agraria.*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa in ogni caso presente che la canaletta indicata ha scopo irriguo e ricade nella competenza del Consorzio di Bonifica Veronese. Pertanto, premesso che le quote della canaletta sono definite in modo da garantire lo scorrimento in superficie e la più agevole manutenibilità della stessa, la richiesta potrà essere verificata in fase di PE con l'Ente preposto.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
528	Sigg. Melloni e Zambaldi	Sona	Nessun Protocollo	24/11/2014	DVA-2014-0038854	*3) STRADA DI CANTIERE* *Dall'analisi del progetto si evince l'intenzione di realizzare una strada di cantiere adiacente alla nostra abitazione. La realizzazione di quest'opera determina un'ulteriore contrazione, seppur temporanea, della superficie agricola coltivabile e, per questa via, riduce, ancor di più, le condizioni minime indispensabili per proseguire la coltivazione del fondo agricolo. Inoltre, la realizzazione della strada di cantiere, così come delineata nel progetto, costituisce un grave pericolo per la sicurezza dei nostri figli, quando gli stessi giocano in giardino, e per l'incolumità dei singoli membri della famiglia, quando gli stessi lavorano, transitano o sostano nel campo o nel giardino attorno alla casa d'abitazione. Se venissero accolte le nostre osservazioni dei punti 1) e 2), ovvero ampliare il sottopasso esistente e interrare la canaletta, si predispongono le condizioni affinchè la strada di cantiere possa essere realizzata non più adiacente alla casa d'abitazione ma più distante dalla stessa, aumentando in questo modo il livello di sicurezza e incolumità dei membri della nostra famiglia. Sempre al fine di aumentare il livello di sicurezza e incolumità dei membri della nostra famiglia, in particolare dei bambini, chiediamo che venga predisposta una recinzione che delimiti chiaramente la strada di cantiere dalla nostra proprietà in modo che i bambini possano continuare a giocare all'aperto senza pericoli. La recinzione serve anche per trattenere nel nostro terreno di proprietà il cane che, altrimenti, potrebbe nottetempo uscire dalla nostra proprietà e creare disagi a terzi.*	\	Nell'ambito della redazione del progetto esecutivo, la pista di cantiere che corre in prossimità della viabilità di accesso di un Fabbricato Tecnologico e sul perimetro dello stesso, verrà tenuta il più possibile a ridosso (o sovrapposta in alcune fasi di lavoro) alle opere definitive. La stessa verrà adeguatamente perimetrata.	SI condi ziona to
529	Sigg. Melloni e Zambaldi	Sona	Nessun Protocollo	24/11/2014	DVA-2014-0038854	*4) BARRIERE ANTIPOLVERE E ANTIRUMORE* *Dall'analisi del progetto, come già osservato nel punto 3), si evince l'intenzione di realizzare una strada di cantiere, adiacente alla nostra abitazione, su cui circoleranno camion e mezzi impegnati a trasportare rifiuti, inerti, terre da scavo, manufatti in cemento. Il transito dei mezzi pesanti, così equipaggiati, sarà causa di rumori e di polveri che investiranno e contamineranno la nostra casa di abitazione. La contiguità della strada con la nostra casa di abitazione aggraverà questa situazione. Le polveri si depositeranno non solo su muri, vetri, infissi, travature in legno, ma anche sulle falde del tetto ove sono collocati i pannelli fotovoltaici, dedicati alla produzione di energia elettrica) e i pannelli solari termici, predisposti per la produzione di acqua calda. I depositi di polvere sui pannelli fotovoltaici e solari-termici determineranno un deciso decremento dell'efficienza produttiva degli stessi.* *Per limitare questi danni chiediamo, come argomentato nel punto 3), che si apportino tutte le modifiche affinché la strada di cantiere venga realizzata il più distante possibile dalla casa di abitazione, e non già in prossimità. Chiediamo inoltre che vengano predisposte delle barriere antipolvere, idonee a mitigare la propagazione delle polveri generate dalle attività di cantiere.* [...]	\	Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento delle polveri; a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, …. In prossimità delle abitazioni sarà rivilegiato il posizionamento di barriere antipolvere. Inoltre in fase di progettazione esecutiva, potranno essere ottimizzati i tracciati di cantiere per ridurre i disturbi alla popolazione	SI Già previ sto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
530	Sig.ra Melloni Nadia	Sona	Nessun Protocollo	24/11/2014	DVA-2014-0038856	*[…] 1) STRADA DI CANTIERE* *Dall'analisi del progetto si evince che nella proprietà della sottoscritta MELLONI NADIA, nata a Bussolengo il 6 aprile 1965 foglio 27 mappale verrà realizzata una strada di cantiere e che, per realizzare tale opera, viene spezzato il mappale 567. Dall'osservazione del progetto si evince inoltre l'intenzione di costruire, a pochi metri di distanza da questa strada di cantiere, un nuovo sottopasso. Preme considerare che questo sottopasso, allo stato attuale, è un'opera che non riuscirebbe a superare nessuna analisi costi-benefici: i benefici arrecati sono assolutamente inferiori ai costi sostenuti per realizzarla. I soli attori che potrebbero beneficiare dell'infrastruttura sono le poche fabbriche presenti sul territorio. Peccato che alcune di queste abbiano chiuso, mentre le rimanenti aziende abbiano ridotto di molto l'attività produttiva.*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che la richiesta verrà accolta in quanto coincidente con analoga osservazione del Comune di Sona (SN20) a cui si rimanda per la relativa controdeduzione.	SI
531	Sig.ra Melloni Nadia	Sona	Nessun Protocollo	24/11/2014	DVA-2014-0038856	*[…] 1) STRADA DI CANTIERE* *[...] Detto ciò, ci permettiamo di presentare un'alternativa al progetto di strada di cantiere delineato nel vostro progetto.* *Proponiamo che:* *a) venga intubato e riempito il vaio che corre tra la strada attuale e il futuro nuovo sottopasso che si intende costruire e* *b) su questo vaio coperto, tra la strada attuale e il sottopasso da realizzare venga realizzata la strada di cantiere, in alternativa a quella indicata nel progetto oggetto di analisi.* *In questo modo, seguendo la nostra proposta alternativa, si ottengono i seguenti obiettivi:* *a) si preserva terreno agricolo da mantenere nell'assetto produttivo attuale;* *b) si chiude un fosso pericoloso per la circolazione di auto, camion e mezzi circolanti, compresi quelli utilizzati per il trasporto nei cantieri adibiti alla realizzazione della ferrovia ad alta velocità e, non da ultimo;* *c) si fa in modo che le strade di cantiere non incrocino l'attuale strada di passaggio. Il punto di incrocio tra la strada di cantiere ipotizzata nella nostra proposta e l'attuale strada avviene in un punto su una strada comunale* *d) si utilizzano al meglio i residui particellari dei mappali ove viene realizzato il sottopasso, senza sprecare ulteriore terreno agricolo coltivabile.*	\	Nell'ambito della redazione del progetto esecutivo, la pista di cantiere che corre in prossimità di un'area tecnica, verrà tenuta il più possibile a ridosso alla stessa. In riferimento al tombamento del fosso da un analisi preliminare lo stesso dovrebbe ricadere sotto la gestione del Consorzio di Bonifica Veronese, pertanto eventuali proposte saranno esaminate in dettaglio in fase di progettazione esecutiva mediante il confronto con l'Ente.	SI parziale

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
532	Sig.ra Melloni Nadia	Sona	Nessun Protocollo	24/11/2014	DVA-2014-0038856	*[...] 2) BARRIERE ANTIPOLVERE E ANTIRUMORE* *Dall'analisi del progetto si evince l'intenzione di realizzare una strada di cantiere su cui circoleranno camion e mezzi impegnati a trasportare rifiuti, inerti, terre da scavo, manufatti in cemento. Il transito dei mezzi pesanti, così equipaggiati, sarà causa di rumori e di polveri che, depositandosi su muri, vetri e tetto, investiranno, contamineranno e deprezzeranno la casa di abitazione di mia madre. La vicinanza della strada con la casa di abitazione di mia madre aggraverà questa situazione. Per limitare questi danni chiediamo che si apportino tutte le modifiche affinché la strada di cantiere venga realizzata il più distante possibile dalla casa di abitazione, e non già in prossimità. Chiediamo inoltre che vengano predisposte delle barriere antipolvere, idonee a mitigare la propagazione delle polveri generate dalle attività di cantiere.*	\	Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento delle polveri; a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, …. In prossimità delle abitazioni sarà privilegiato il posizionamento di barriere antipolvere. Per quanto riguarda la viabilità di cantiere sarà approfondita la problematica in fase di progettazione esecutiva.	SI Già previsto
539	Urb. Giulio Saturni	Verona	Nessun Protocollo	24/11/2014	DVA-2014-0038941	*Si osserva che: per un corretto inserimento dell'opera in oggetto, non è stato preso in considerazione il Piano d'Area Quadrante Europa (PAQE), approvanto con deliberazione di Consiglio Regionale n. 69 del 20/10/1999, il quale prevede l'opportunità di realizzare la linea AV/AV Milano Venezia affiancando l'autostrada A4, senza interferire con la linea storica e il centro cittadino. Tale soluzione consentirebbe non solo di collegare al meglio la linea AV/AC con le opere altrettanto strategiche quali l'aeroporto e il Quadrante Europa, ma anche di migliorare la velocità di esercizio dei treni stessi.*	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati.	NO
623	Sigg. Boscaini, Busatta, Toffalini	Sommacampagna - Sona	Nessun Protocollo	21/11/2014	DVA-2014-0038951	*A) L'INTERESSE ALL'OSSERVAZIONE* *Gli osservanti […] oltre ad essere interessati dalla vicinanza al tracciato della linea AC/AV sono altresì interessati direttamente anche dal progetto del Cavalcaferrovia di Via Rampa […] I sottoscritti, a vario titolo, ricevono dalla realizzazione e dalla gestione della linea AV/AC un gravissimo danno patrimoniale e non patrimoniale a causa dell'impatto che le lavorazioni e successivamente il funzionamento dell'opera avrà sulla propria abitazione. Le località indicate sono evidenziate nella mappa aerea e nella tavola di progetto che si allegano alle presenti osservazioni.* *Si osserva poi, come riportato anche dalla stampa locale, come vengano posti dubbi sulla possibilità di inserire nel contesto padano l'alta velocità [...]*	\	Per la remunerazione degli espropri (acquisizioni o occupazioni temporanee) che si renderanno necessari per la realizzazione dell'opera si utilizzeranno le procedure basate sull'attuale legislazione in vigore (Testo Unico di cui al DPR n. 327/2001 e ss.mm.ii.). Si conferma inoltre che tutti i danni che verranno accertati in fase di costruzione saranno oggetto di adeguato indennizzo. Con riferimento all'osservazione sul tracciato della linea AV nel suo complesso si fa presente che il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati.	SI Già previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
624	Sigg. Boscaini, Busatta, Toffalini	Sommacampagna - Sona	Nessun Protocollo	21/11/2014	DVA-2014-0038951	*B) L'IMPATTO DEL PROGETTO DEFINITIVO DELLA LINEA AV/AC SU VIA RAMPA E SU VIA STAZIONE* *L'approvazione del progetto definitivo della linea AV/AC […] e il successivo esercizio […] hanno un grave impatto sulla vita dei sottoscritti esponenti e dei loro beni. [...]* *- una vasta area è interessata dalla realizzazione del c.d. cavalcaferrovia di via Rampa che collega le frazioni di Lugagnano e Caselle, rispettivamente poste nei Comuni di Sona e Sommacampagna;* *- durante la realizzazione della tratta vi saranno gravissimi inconvenienti dovuti alle lavorazioni da eseguire che provocheranno immissioni di rumori, polveri ed interferenze con la viabilità;* *- i lavori di realizzazione e la gestione della linea AV/AC avranno un grave impatto sui beni degli esponenti e sulla vivibilità complessiva dell'area a causa delle immissioni di rumori e vibrazioni;* *- le opere viarie realizzate modificheranno in modo sostanziale la percorrenza viabilistica dell'attuale strada comunale con un aumento del traffico ed un'inevitabile deperimento del valore degli immobili ivi poste e della vita delle persone che vi risiedono.*	\	Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento. Inoltre in fase di progettazione esecutiva, potranno essere ottimizzati i tracciati di cantiere per ridurre i disturbi alla popolazione e alla viabilità locale.	SI Già previ sto
625	Sigg. Boscaini, Busatta, Toffalini	Sommacampagna - Sona	Nessun Protocollo	21/11/2014	DVA-2014-0038951	*Per questi motivi si presentano le osservazioni di seguito specificate:* *1) CAVALCAFERROVIA DI VIA RAMPA* *L'infrastruttura di progetto si inserisce nel piano di riorganizzazione dell'assetto viario del territorio intercomunale (Sona - Sommacampagna) collaterale alla costruzione del nuovo tracciato ferroviario. In tal senso, è chiaramente necessario preservare il collegamento tra le frazioni di Lugagnano e Caselle; tuttavia l'opera non realizza l'obiettivo di decongestionare il traffico esistente e di ridurre il transito dal centro dell'abitato. Al contrario, posta l'inesistenza di infrastrutture di bypass del centro di Lugagnano, la realizzazione di questa struttura comporterebbe un ulteriore appesantimento del traffico in entrata (sud verso nord) non smaltibile dalla viabilità comunale. Si realizzerebbe, cioè, un c.d. "collo di bottiglia" a detrimento della zona residenziale di lugagnano. Infine, l'opera ha un forte impatto visivo per l'altezza e la prossimità all'edificato poiché è prevista un'altezza dì oltre 20 metri. Oltre all'evidente impatto ambientale intrinseco, con la realizzazione di tale progetto, l'intera zona si troverebbe a dover fronteggiare uno spropositato aumento del traffico e delle emissioni di polveri e di rumori connessi.* *1.1) Si ritiene che l'opera non debba essere realizzata ed al fine di mantenere la funzionalità viaria esistente si propone di mantenere l'attraversamento Intercomunale attraverso un nuovo sottopasso interrato o attraverso l'allargamento del sottopasso esistente.*	\	La richiesta non è pertinente nell'ambito della procedura di VIA in quanto l'opera non è oggetto di VIA. Si rimanda ad analoga osservazione del Comune di Sommacampagna (SO22): non è possibile sostituire il cavalcavia di via rampa con sottopasso per la presenza dell'interconnessione a quota -7 da p.c. e della lina storica.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
626	Sigg. Boscaini, Busatta, Toffalini	Sommacampagna - Sona	Nessun Protocollo	21/11/2014	DVA-2014-0038951	*Per questi motivi si presentano le osservazioni di seguito specificate:* *1) CAVALCAFERROVIA DI VIA RAMPA* *[...]* *1.2) Si richiede inoltre di allargare la strada ponendo al lati passaggi ciclopedonali, utili per il collegamento dei due centri abitati Lugagnano-Caselle.*	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA. Si rimanda l'esame della richiesta all'osservazione del Comune di Sommacampagna SO22.	NO
627	Sigg. Boscaini, Busatta, Toffalini	Sommacampagna - Sona	Nessun Protocollo	21/11/2014	DVA-2014-0038951	*Per questi motivi si presentano le osservazioni di seguito specificate:* *1) CAVALCAFERROVIA DI VIA RAMPA* *[...]* *1.3) Nella denegata ipotesi di rigetto dell'osservazione, si richiede che vengano prescritti interventi di mitigazione del forte impatto dell'opera rilevato con la realizzazione di barriere di mitigazione artificiali e cordoni ambientali ad alto fusto su ambedue i lati est-ovest del viadotto.*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che si ritiene sufficiente quanto previsto dal progetto come opere a verde anche per non sottrarre ulteriormente suolo agricolo.	NO
628	Sigg. Boscaini, Busatta, Toffalini	Sommacampagna - Sona	Nessun Protocollo	21/11/2014	DVA-2014-0038951	*[…] 2) IMPATTO AMBIENTALE DELLA LINEA AC/AV* *Gli esponenti risiedono in un'area posta entro i 300 metri, a nord e sud, dalla nuova linea ferroviaria ad alta velocità su cui transiteranno treni ad oltre 250 km/h. E' noto che l' impatto da rumore sui territori contigui alle linee ferroviarie e il relativo disturbo subito dai cittadini crescono con l'aumento della velocità dei treni. L'assenza o la contenuta protesta verso i treni convenzionali è dovuta proprio al fatto che viaggiano al di sotto dei 200 km/h (treni passeggeri) e 100 Km/h (treni merci). La situazione sì modifica quando la velocità supera i 250 km/h per i treni passeggeri e 130 km/h per i treni merci.* *2.1) Si richiede dunque la predisposizione di barriere fonoassorbenti in corrispondenza dell'albergo "Antico Termine" con un'altezza tale da impedire l'effetto di deviazione del rumore verso l'alto;* *2.2) SI richiede che vengano installati sulla tratta in oggetto dei tappeti di assorbimento delle vibrazioni volti al contenimento della propagazione delle onde vibrazionali, altresì certamente percepibili nei piani interrati dell'Immobile;*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) e il loro posizionamento è il risultato dell'applicazione di un modello matematico basato sulle caratteristiche della sorgente e del ricettore finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative. Anche per quanto concerne la componente vibrazioni, è stato condotto apposito studio per individuare le aree che necessitano di interventi per ridurre la trasmissione delle vibrazioni	SI Già previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
629	Sigg. Boscaini, Busatta, Toffalini	Sommacampagna - Sona	Nessun Protocollo	21/11/2014	DVA-2014-0038951	*[…] 3) ESPROPRIAZIONI ED OCCUPAZIONI.* *Nella zona in esame si rilevano numerose contraddizioni tra gli elaborati progettuali, in particolare alla rappresentazione grafica delle aree tecniche, di stoccaggio e le strade di cantiere non corrispondo le medesime aree nei piani particellari di occupazione e di espropriazione. Inoltre, per tutta la durata del cantiere, ipotizzabile in 7 anni, vi saranno evidenti compromissioni della vita degli esponenti. Soprattutto in relazione a tali situazioni, l'indennizzo da espropriazione non può essere limitato solo a quanto previsto nella relazione generale di tratta. L'immobile interessato dall'opera è il seguente: trattasi di villa singola di pregevole finitura, disposta su 2 piani oltre al seminterrato, edificata agli inizi degli anni '70. La residenza sviluppa una superficie lorda complessiva in pianta di mq. 300 circa con un parco (giardino pertinenziale di ca mq 2000 identificato in catasto fabbricati come segue.* *3.1) Si richiede che vengano risolte le contraddizioni integrando e/o correggendo gli elaborati progettuali rendendoli chiari ed univoci.* *3.2) Si chiede, pertanto, di prevedere nel progetto definitivo un indennizzo per gli eventuali danni che subiranno i residenti in conseguenza delle opere previste per la linea AV/AC.* *A TALE RIGUARDO NELLA MALAUGURATA IPOTESI SI RENDESSE NECESSARIO L'ESPROPRIO DELL'AREA E/0 LA DEMOLIZIONE DELL'IMMOBILE IN CUI RISIEDONO l SOTTOSCRITTI OSSERVANTI SI RISERVANO DI PRODURRE IDONEA E DETTAGLIATA PERIZIA DI STIMA DELL'IMMOBILE INTERESSATO DALL'OPERA IN QUESTIONE CON EVIDENZA DELLA DATA CERTA DELLA REALIZZAZIONE DELLA PERIZIA. DEL VALORE COMMERCIALE NONCHE' DEI DANNI ACCESSORI CAUSATI DALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA.*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che eventuali incongruenze tra elaborati saranno risolte in sede di progettazione esecutiva e che gli eventuali danno saranno compensati a termini di legge	SI Già previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
630	Sigg. Boscaini, Busatta, Toffalini	Sommacampagna - Sona	Nessun Protocollo	21/11/2014	DVA-2014-0038951	*[…] 4) MISURE DI MITIGAZIONE E DI COMPENSAZIONE* *In considerazione della natura agricolo-residenziale della zona, attualmente interessata da una viabilità medio-bassa, e considerato il forte impatto ambientale delle opere di progetto sull'area (linea AC/AV, cavalcaferrovia, aree tecniche e di stoccaggio, viabilità di cantiere, elettrodotto) si rende necessaria l'adozione di importanti misure di contenimento e di mitigazione dei fattori inquinanti.* *4.1) Si richiede in particolare di adottare misure per il contenimento delle vibrazioni del passaggio della nuova linea attraverso l'installazione di barriere fonoassorbenti e cordoni ambientali.* *4.2) Si richiede la completa riqualificazione della zona con la predisposizione di adeguate misure di mitigazione in prossimità dell'abitato, prevedendo anche barriere anti rumore temporanee nelle vicinanze delle strade e delle aree di lavorazione, e con la costruzione di un sistema ciclopedonale tale preservare la vocazione dell'area.*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, in ogni caso si fa presente che per le fasi di cantiere sono stati condotti studi specifici atti ad individuare le aree di potenziale criticità e a prevedere per queste gli interventi necessari per ricondurre nei limiti di legge i livelli attesi, così ad esempio il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi. Per la protezione dal rumore durante l'esercizio della linea è stato condotto il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) e il loro posizionamento è il risultato dell'applicazione di un modello matematico basato sulle caratteristiche della sorgente e del ricettore finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative. Anche per quanto concerne la componente vibrazioni, è stato condotto apposito studio per individuare le aree che necessitano di interventi per ridurre la trasmissione delle vibrazioni. La richiesta di realizzare una pista ciclopedonale non è pertinente con la procedura VIA.	SI parziale

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
13	Sigg. Schivardi, Garzoni, Gallina	Calcinato	Nessun Protocollo	24/11/2014	DVA-2014-0038980	*Il sottoscritto Bruno Schivardi residente in Calcinato, in qualità di proprietario dei mappali 308 e 310 del foglio 2 del Comune di Calcinato, visti e valutati gli elaborati del progetto definitivo in oggetto di seguito elencati: […]* *Con la presente chiede di prendere in considerazione e sviluppare a livello di progettazione esecutiva una delle seguenti ipotesi di modifica al progetto definitivo di cui sopra:* *Ipotesi A* *In questa ipotesi il sottoscritto chiede di poter realizzare sui mappali 308 o 310 di proprietà un accesso carraio sulla viabilità comunale locale riportata nel progetto definitivo (in modifica alla via Campagna di Calcinatello a nord dell'autostrada A4) che prevede il collegamento della via Campagna alla via Brescia mediante con attraversamento alla linea ferroviaria di progetto mediante la realizzazione di un sottopasso denominato "Sottopasso Calcinato 9,30 x 6,00, km 2+160,213 Int. BE Bin. Pari". Nello specifico si richiede la possibilità di un accesso carraio privato sulla viabilità comunale locale da realizzarsi sul mappale 308 (ipotesi a1) o in alternativa un accesso carraio sulla viabilità comunale locale da realizzarsi sul mappale 310 (ipotesi a2). L'ipotesi a sopra descritta consentirebbe di ricucire la via Campagna immediatamente a nord della autostrada A4 alla via Brescia mediante la viabilità comunale locale di progetto definitivo.*	\	La richiesta non è pertinente in quanto l'osservazione si riferisce a opere non oggetto della procedura di VIA. Tuttavia si fa presente che in ogni caso l'accesso carraio alla proprietà è già garantito da PD.	NO
14	Sigg. Schivardi, Garzoni, Gallina	Calcinato	Nessun Protocollo	24/11/2014	DVA-2014-0038980	*Ipotesi B* *In questa ipotesi il sottoscritto chiede di modificare parzialmente la viabilità comunale locale di progetto definitivo con il collegamento della via Brescia alla via Campagna immediatamente a nord dell'autostrada A4 e con superamento della linea ferroviaria di progetto (di collegamento alla linea ferroviaria esistente) mediante la realizzazione di adeguato sottopasso o cavalcavia. Questa soluzione consente di ridurre notevolmente l'impatto ambientale per una minore occupazione del suolo necessario alla realizzazione dell'infrastruttura. Inoltre la soluzione proposta riduce notevolmente la formazione di reliquati e gli eventuali oneri conseguenti a carico del Consorzio Cepav Due. Si ritiene inoltre che tale ipotesi debba essere accompagnata dalla realizzazione di una strada di collegamento tra le due strade via campagna che corrono parallelamente alla autostrada A4 e con sbocco sulla via Brescia, al fine di garantire una più equilibrata fruibilità delle stesse ai residenti, alle attività agricole ed artigianali locali. Il tracciato della strada di collegamento, lungo la direttrice sud-nord, potrà essere individuato immediatamente ad ovest della Cascina Pennacchio, seguendo i corsi d'acqua irrigui esistenti o le capezzagne esistenti, mediante la adeguata riqualificazione delle stesse.*	\	La richiesta non è pertinente in quanto l'osservazione si riferisce a opere non oggetto della procedura di VIA. In ogni caso non si ritiene tuttavia fattibile la richiesta del privato in quanto l'inserimento nel sottopasso è peggiorativa, in termini di sicurezza stradale e di impatto sulle opere, rispetto alla soluzione A.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
15	Sigg. Schivardi, Garzoni, Gallina	Calcinato	Nessun Protocollo	24/11/2014	DVA-2014-0038980	*Ipotesi C* *Qualora le due precedenti ipotesi non siano percorribili il sottoscritto chiede di modificare la viabilità comunale locale di progetto definitivo con il collegamento della via Campagna alla via Brescia e con superamento della linea ferroviaria di progetto (di collegamento alla linea ferroviaria esistente) mediante la realizzazione di adeguato sottopasso o cavalcavia. Si ritiene inoltre che tale ipotesi debba essere accompagnata dalla realizzazione di una strada di collegamento tra le due strade via Campagna che corrono parallelamente alla autostrada A4 e con sbocco sulla via Brescia, al fine di garantire una più equilibrata fruibilità delle stesse ai residenti, alle attività agricole ed artigianali locali. Anche in questo caso il tracciato della strada di collegamento, lungo la direttrice sud nord, potrà essere individuato immediatamente ad ovest della Cascina Pennacchio, seguendo i corsi d'acqua irrigui esistenti o le capezzagne esistenti, mediante la adeguata riqualificazione delle stesse.*	\	La richiesta non è pertinente in quanto l'osservazione si riferisce a opere non oggetto della procedura di VIA. In ogni caso si rimanda l'esame della richiesta ad analoga osservazione del Comune di Calcinato per la quale il Proponente precisa che la soluzione, seppure fattibile, non risulta attuabile in quanto le nuove opere da realizzare risultano esterne alla fascia di territorio con vincolo preordinato agli espropri, tale circostanza richiederebbe una ulteriore fase approvativa non compatibile con la tempistica prevista per l'esecuzione del progetto.	NO
DE43	Comune di Desenzano	Desenzano	1-emergenza/6.05	25/11/2014	DVA-2014-0039048	*La relazione illustra le osservazioni relative alla "Verifica di Ottemperanza ai sensi degli artt. 166 e 185 del Dlgs 163/2006 relativa al progetto Defintivo infrastrutture strategiche definite dalla Legge Obiettivo n.443/01 - Linea AV/AC Torino-Venezia, tratta Milano-Verona, Lotto funzionale Brescia-Verona".* *[.....]* *Considerati i punti precedenti e le rilevanti difformità tra Progetto Preliminare e Definitivo nel dimensionamento dei cantieri, si evidenzia pertanto la necessità di rivedere il layout e il dimensionamento del Cantiere L4.O.2 e del cantiere L4/5.B.1, come prospettati nel Progetto Definitivo, a motivo soprattutto del pesante impatto determinato sul sito archeologico del Lavagnone e sulle attività agricole e zootecniche in essere, addirittura meglio salvaguardate in sede di Progetto Preliminare.*	\	Al fine di minimizzare l'impatto nell'area è stata studiata un'alternativa che prevede lo spostamento dei cantieri L4O2 e L4/5B1 in un'area a Sud-Ovest rispetto alla posizione di progetto, allontanandosi significativamente dal sito archeologico del lavagnone. Dovrà necessariamente essere mantenuta un'area tecnica in corrispondenza della porzione Nord-Ovest del cantiere L4O2 in corrispondenza dell'imbocco della galleria naturale di Lonato. Si rimanda anche alla controdeduzione di cui all'osservazione DE06.	SI
DE44	Comune di Desenzano	Desenzano	1-emergenza/6.05	25/11/2014	DVA-2014-0039048	*[.....]* *Inoltre, stante gli impatti prodotti sul territorio dalle nuove estensioni dei cantieri e delle piste di servizio e dei conseguenti flussi veicolari che vi transiteranno, considerata anche la non corretta interpretazione degli itinerari stradali da/per i cantieri stessi nel territorio comunale, si richiede una nuova verifica degli impatti e lo studio complessivo della cantierizzazione.*	\	Precisato che (vedi osservazione DE43) le aree di cantiere saranno ridefinite, la viabilità di accesso e collegamento verrà perfezionata in fase di progettazione esecutiva e concordata con l'Ente. Si rimanda anche alle osservazioni DE01, DE06, DE08, DE09 e DE37.	SI
DE45	Comune di Desenzano	Desenzano	1-emergenza/6.05	25/11/2014	DVA-2014-0039048	*[.....]* *Per tutto quanto sopra, ai sensi dell'art. 185, comma 5 del Dlgs 163/2006, poichè il progetto definitivo è sensibilmente diverso da quello preliminare, comportando una significativa modificazione dell'impatto globale del progetto sull'ambiente, si chiede l'aggiornamento dello studio di impatto ambientale e la nuova pubblicazione dello stesso, anche ai fini dell'eventuale invio di osservazioni da parte dei soggetti pubblici e privati interessati.*	\	Con riferimento alla richiesta di rifacimento della procedura di VIA si fa presente che il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Si osserva inoltre che a seguito di tale delibera dalla fine del 2003 la fascia di territorio interessata dalle opere è stata oggetto di vincolo preordinato all'esproprio. Si rimanda inoltre alla controdeduzione di cui all'osservazione DE12.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CA01	Comune di Calcinato	Calcinato	0020101/ 2014 e 0020102/2014	25/11/2014	DVA-2014-0039078 DVA-2014-0039102	*Con riferimento alla documentazione depositata in data 06/11/2014 in sede di Conferenza dei Servizi, presso il Parlamentino del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, IV piano, Via Nomentana n.2 in Roma, si trasmette quanto già depositato, integrato e modificato. [...]* *1) Cava BSB Calcinato (BS) localizzata in Regione Lombardia, in provincia di Brescia, nel comune di Calcinato e che prevede un volume di inerti estraibile pari a 2.200.000 mc [...] Si richiede che vengano effettuate scelte di approvvigionamento del materiale basate sui principi della sostenibilità economica e ambientale, prediligendo:* *A) in prime luogo le cave esistenti definite dal Piano Cave della Provincia di Brescia, che per il Comune di Calcinato prevedono quanto segue:* *a. ATEg26 [...]* *b. ATEg27 [...]*	\	Il proponente ritiene che possano essere recepite le richieste pervenute dal territorio e quindi che possa essere modificato il progetto solo in concomitanza dell'attuazione contemporanea delle seguenti condizioni che costituiscono, di fatto, una ridistribuzione dei punti di estrazione, compatibile con una distribuzione delle cave equilibrata lungo il tracciato ferroviario. Qualora una sola delle seguenti condizioni non fosse ritenuta opportuna il proponente conferma la richiesta delle 7 cave di prestito come ipotizzate in PD e sommariamente riepilogate in precedenza. Di seguito si riporta quindi la soluzione complessiva e trasversale ipotizzata a seguito del confronto con il territorio: • Possibilità di sfruttare la cava posta nell'ATEg18 (Lograto) Si ritiene plausibile attingere dalle riserve di inerti disponibili nell'ambito dell'ATEg18 di Lograto. Gli Enti ed il proprietario della cava sono favorevoli a tale significativo potenziamento, che evita il coinvolgimento di nuove aree. Per gli inerti in esubero verrà messa a disposizione l'area dell'ATEg 14 (Cazzago S. Martino – Travagliato) e la stessa ATEg18 per le quali sono già autorizzati interventi di rimodellamento per il recupero ambientale con l'impiego di terre e rocce da scavo. Tale assetto nel comune di Lograto è stato segnalato nei primi mesi del 2015 dall'Amministrazione Comunale e dal proprietario delle aree interessate. • Possibilità di sfruttare la cava posta nell'ATE n. 26. Considerato che allo stato l'ATE è già stato in parte coltivato, si ritiene plausibile una autorizzazione per una nuova escavazione fino ad una quota di -35 mt, come previsto dalle schede del piano cave dell'ATE 26 ristabilendo il piano agricolo alla nuova quota. Gli Enti ed il proprietario della cava sono favorevoli a tale significativo potenziamento, che evita devastazione di nuove aree. Tale cava era stata segnalata quale cava alternativa dal Comune di Calcinato. • Possibilità di sfruttare la cava posta nell'ATE n. 42. Considerato che allo stato l'ATE è già stato coltivato per una profondità di -7 mt, si ritiene plausibile una autorizzazione allo scavo fino alla quota di -17 mt e ristabilire il piano agricolo alla nuova quota di progetto. Gli Enti ed il proprietario della cava sono favorevoli a tale significativo potenziamento, che evita devastazione di nuove aree. • Sfruttamento dell'area del nuovo centro logistico "comparto sud" in Comune di Castenedolo, in prossimità alla futura stazione ferroviaria A.V. Il piano regolatore vigente già prevede detto insediamento, senza quindi intervenire su nuove aree agricole (recepimento osservazione "Valore Reale SGR" asseverata dal Comune di Castenedolo), tale insediamento prevede uno scavo complessivo di materiale di circa 1.500.000 mc per la realizzazione di un intervento immobiliare. Il materiale proveniente da tale scavo potrebbe essere utilizzato, opportunamente trattato, come inerte per la realizzazione della nuova linea AV/AC. • Scavo in area posta in prossimità all'imbocco Ovest della galleria di Lonato per una superficie di mq. 220.000, area destinata alla futura realizzazione del comparto logistico/industriale, come da osservazione del Comune di Lonato. In ottemperanza ad una precedente convenzione sottoscritta dal Comune di Lonato sull'area in questione è previsto un abbassamento del piano finito di circa 3,5 m dal piano campagna con successivo riporto di materiale per circa 1,00 mt. Per recepire la richiesta economica del Comune stesso, pari ad Euro 3.500.000 circa, e consentire che ciò non determini aggravi di costi al progetto, la domanda potrà essere accettata nei termini che si riportano: - approfondimento fino a -5 mt dall'attuale piano campagna o comunque fino ad una profondità tale da permettere l'escavazione di almeno 1.000.000 mc; - ritombamento fino a -2.50 mt senza corresponsione di oneri; - disponibilità gratuita dell'area ad uso cantiere per un periodo compreso tra il 2015 ed il 2020. • Approvvigionamento mediante lo sfruttamento dei poli estrattivi esistenti sul territorio della provincia di Verona. In luogo della coltivazione di una cava di prestito in Comune di Castelnuovo, registrata la contrarietà del Comune stesso, si provvederà allo scavo dei poli esistenti prossimi all'esaurimento, che dovranno pertanto ottenere gli strumenti necessari ad un ampliamento, quale ad esempio la cava in ghiaia denominata "Corte Betlemme" in Comune di Sommacampagna, autorizzata con DGRV 276 del 15/03/2011, per la quale è in corso un iter istruttorio di ampliamento, oppure le Cave S.E.I. ed Inerti S.Valentino, nel Comune di Bussolengo.	SI Condizionato
CA02	Comune di Calcinato	Calcinato	0020101/ 2014 e 0020102/2014	25/11/2014	DVA-2014-0039078 DVA-2014-0039102	*1) Cava BSB Calcinato (BS) localizzata in Regione Lombardia, in provincia di Brescia, nel comune di Calcinato e che prevede un volume di inerti estraibile pari a 2.200.000 mc [...] Si richiede che vengano effettuate scelte di approvvigionamento del materiale basate sui principi della sostenibilità economica e ambientale, prediligendo:* *B) in secondo luogo aree già compromesse e non caratterizzate dalla presenza di terreni agricoli vergini, limitrofi all'ATEg26 e al termine dell'escavazione venga ceduta l'area a titolo gratuito al Comune di Calcinato.*	\	Vedasi controdeduzione CA01.	SI Condizionato

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CA03	Comune di Calcinato	Calcinato	0020101/ 2014 e 0020102/2014	25/11/2014	DVA-2014-0039078 DVA-2014-0039102	*Anche la localizzazione dell'eventuale impianto di lavorazione degli inerti proposto (centrale di betonaggio) dovrà basarsi su criteri di sostenibilità economico-ambientale, o sfruttando l'impianto già in esercizio (Mascarini Srl), ubicato tra le due vasche della discarica in post gestione Aprica Spa o usufruendo della nuova area di cava stessa nonché lo spostamento dell'area di cantiere L.3.0.3 da avvicinare alle aree già compromesse.*	\	Lo spostamento dell'area di cantiere L.3.0.3 proposto sarebbe in una posizione decentrata rispetto alle lavorazioni da eseguire anche in considerazione che è il cantiere di riferimento per l'interconnessione di BSE. Pertanto lo spostamento del cantiere non si ritiene fattibile.	NO
CA04	Comune di Calcinato	Calcinato	0020101/ 2014 e 0020102/2014	25/11/2014	DVA-2014-0039078 DVA-2014-0039102	*2) Linea A.T. 132 kV localizzata nei comuni di Calcinato e Lonato del Garda. Per quanto concerne la realizzazione dell'elettrodotto al fine di un migliore inserimento ambientale, si richiede lo spostamento in una zona alternativa (zona già degradata in comune di Lonato d.G.).*	\	La proposta del Comune non risulta fattibile dal punto di vista tecnico in quanto il sito alternativo individuato per l'ubicazione della SSE insiste su un'area oggi adibita a discarica. Inoltre il tracciato ridurrebbe la parte di affiancamento all'elettrodotto esistente previsto nel PD proprio per ridurre l'impatto sul territorio.	NO
CA05	Comune di Calcinato	Calcinato	0020101/ 2014 e 0020102/2014	25/11/2014	DVA-2014-0039078 DVA-2014-0039102	*3) Variante di Montichiari localizzata in regione Lombardia, provincia di Brescia, nei comuni di Montirone, Ghedi, Castenedolo, Montichiari e Calcinato.In riferimento alla " Variante di Montichiari":* *A) si richiede la possibilità di utilizzare la viabilità esistente minimizzando in tal modo il consumo di suolo ed eliminare ove possibile i due nuovi sottopassi, individuati al km 97+239.900 e al km 98+233.17, trovando soluzioni alternative e meno invasive, precisando che il collegamento interrotto dalla linea in progetto deve comunque essere ripristinato.*	-€ 130.000	Esaminate le richieste, si propone di modificare la viabilità alla pk 97+239, sotto il viadotto Montichiari 1 (chiamato "sottopasso" nell'osservazione), per minimizzarne l'impatto, mediante riduzione a 5,20 del franco altimetrico al di sotto della 1^ campata del viadotto Montichiari 1 e con aumento delle pendenze da 5 a 7 %. Tale soluzione è meno invasiva e mantiene il collegamento come richiesto.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CA06	Comune di Calcinato	Calcinato	0020101/ 2014 e 0020102/2014	25/11/2014	DVA-2014-0039078 DVA-2014-0039102	*3) Variante di Montichiari localizzata in regione Lombardia, provincia di Brescia, nei comuni di Montirone, Ghedi, Castenedolo, Montichiari e Calcinato.In riferimento alla " Variante di Montichiari":* *A) si richiede la possibilità di utilizzare la viabilità esistente minimizzando in tal modo il consumo di suolo ed eliminare ove possibile i due nuovi sottopassi, individuati al km 97+239.900 e al km 98+233.17, trovando soluzioni alternative e meno invasive, precisando che il collegamento interrotto dalla linea in progetto deve comunque essere ripristinato.*	-€ 4.300.000	Si ritiene inoltre fattibile eliminare l'attraversamento in rilevato su galleria artificiale Via Rossa alla pk 98+251, con ricollegamento di una cascina esistente alla Strada Vicinale del Naviglio. Tale soluzione consente il collegamento della cascina esistente alla strada vicinale del Naviglio posta a sud della linea ferroviaria.	SI
CA07	Comune di Calcinato	Calcinato	0020101/ 2014 e 0020102/2014	25/11/2014	DVA-2014-0039078 DVA-2014-0039102	*B) A seguito di osservazioni di vari cittadini residenti e ditte insediate nella zona di Loc. Barconi si chiede la conservazione del previsto cavalcaferrovia in via Cavour 229 A4 IV17 e l'adeguamento del sottopasso ferroviario esistente su via Cavour e la realizzazione di una rotatoria tra via Cavour e la via Statale come da ipotesi cartografica allegata.*	\	Con riferimento alla proposta di conservazione del previsto cavalcaferrovia in via Cavour 229 A4 IV17, l'adeguamento del sottopasso ferroviario esistente su via Cavour e la realizzazione di una rotatoria tra via Cavour e la via Statale, si fa presente che la soluzione non si ritiene fattibile in quanto non è possibile adeguare il sottopasso ferroviario esistente. Si ritiene invece perseguibile la soluzione alternativa proposta come specificato nei punti seguenti.	NO
CA08	Comune di Calcinato	Calcinato	0020101/ 2014 e 0020102/2014	25/11/2014	DVA-2014-0039078 DVA-2014-0039102	*In alternativa a quanto sopra si richiede:* *- l'eliminazione del CAVALCAFERROVIA VIA CAVOUR 229 A4 IV17 realizzando il previsto collegamento tra via Manzoni e via Cavour, come da vostro progetto oppure utilizzando al fine di minimizzare il consumo di suolo utilizzando la viabilità esistente solamente da riqualificare, come da schizzi sotto riportati;*	-€ 6.700.000	2) Con riferimento all'alternativa proposta dal Comune, questa si ritiene fattibile come di seguito precisato: - L'eliminazione del CAVALCAFERROVIA VIA CAVOUR 229 A4 IV17 realizzando il previsto collegamento tra via Manzoni e via Cavour realizzando una viabilità di servizio riqualificata e raccordata rispetto alla viabilità interpoderale esistente (subito a Nord della linea ferroviaria) e realizzando una rotatoria in corrispondenza dell'incrocio con via Cavour.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CA09	Comune di Calcinato	Calcinato	0020101/ 2014 e 0020102/2014	25/11/2014	DVA-2014-0039078 DVA-2014-0039102	*- la realizzazione della pista ciclopedonale, per poter ripristinare il rapido collegamento dell'agglomerato di abitazioni a nord della Linea AV/AC con il centro abitato di Calcinatello interrotto dalla tratta.*	€ 120.000	- realizzazione della pista ciclopedonale di circa 200 metri, per poter ripristinare il rapido collegamento dell'agglomerato di abitazioni a nord della Linea AV/AC con il centro abitato di Calcinatello interrotto dalla tratta (dal cavalcavia autostradale fino alla riconnessione con via Cavour a Nord della linea ferroviaria).	SI
CA10	Comune di Calcinato	Calcinato	0020101/ 2014 e 0020102/2014	25/11/2014	DVA-2014-0039078 DVA-2014-0039102	*- l'adeguamento del sottopasso ferroviario esistente su via Cavour e la realizzazione di una rotatoria tra via Cavour e la via Statale come da ipotesi cartografica allegata;*	€ 270.000	Non si ritiene fattibile l'adeguamento del sottopasso ferroviario in quanto non risulta possibile deviare il tracciato stradale di Via Cavour per la presenza di fabbricati industriali in stretta aderenza nel caso si dovesse procedere con un sottopasso a spinta. Risulta fattibile la realizzazione della rotonda tra via Cavour e via Statale, posta a Nord della linea ferroviaria esistente.	SI
CA11	Comune di Calcinato	Calcinato	0020101/ 2014 e 0020102/2014	25/11/2014	DVA-2014-0039078 DVA-2014-0039102	*- utilizzando la viabilità esistente di via Manzoni e la vostra previsione di viabilità di cantiere, circa dal km 99+789.90 al km 99+071.00, permetterebbe di collegare la via Cavour con il cavalcavia di via Brescia (n.227), pertanto si chiede ad opere ultimate la cessione, a titolo gratuito al Comune, della vostra viabilità di cantiere sopra indicata e come individuata in estratto cartografico.*	€ 230.000	Al fine di collegare la via Cavour con il cavalcavia di via Brescia (n.227), a fine lavori, potrà essere ceduta (nello stato in cui si troverà a fine lavori) la viabilità di cantiere dal km 99+789.90 al km 99+071.00 come indicato nella lettera del Comune.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CA12	Comune di Calcinato	Calcinato	0020101/ 2014 e 0020102/2014	25/11/2014	DVA-2014-0039078 DVA-2014-0039102	*C) in riferimento al CF VIA STAZIONE CAVALCAVIA 230 A4 IV18 si richiede di:* *1) <u>spostare la rotatoria in progetto</u> in modo da collegare la via Zemogna senza il previsto sottopasso lasciandolo però a disposizione per l'accesso di servizio all'autostrada A4, ciò comporta l'eliminazione dell'anello di collegamento verso il cimitero, salvaguardare la Santella esistente e prevedere lo spostamento del monumento esistente come da ipotesi cartografica allegata.*	\	La soluzione in prossimità della rotatoria suggerita dal Comune non è fattibile, in quanto il nuovo accesso alla rotatoria proposto dal Comune non risulterebbe a norma se non con un tracciato che comprometterebbe il limitrofo campo sportivo.	NO
CA13	Comune di Calcinato	Calcinato	0020101/ 2014 e 0020102/2014	25/11/2014	DVA-2014-0039078 DVA-2014-0039102	*C) in riferimento al CF VIA STAZIONE CAVALCAVIA 230 A4 IV18 si richiede di:* *1) spostare la rotatoria in progetto in modo da collegare la via Zemogna senza il previsto sottopasso lasciandolo però a disposizione per l'accesso di servizio all'autostrada A4, ciò comporta l'eliminazione dell'anello di collegamento verso il cimitero, <u>salvaguardare la Santella esistente e prevedere lo spostamento del monumento esistente</u> come da ipotesi cartografica allegata.*	€ 170.000	In alternativa per la salvaguardia del monumento e della Santella si propone di realizzare la loro delocalizzazione prima dell'inizio dei lavori.	SI
CA14	Comune di Calcinato	Calcinato	0020101/ 2014 e 0020102/2014	25/11/2014	DVA-2014-0039078 DVA-2014-0039102	*C) in riferimento al CF VIA STAZIONE CAVALCAVIA 230 A4 IV18 si richiede di:* *2) creare un ponte carrabile e ciclopedonale con opportuna illuminazione, sui Fiume Chiese, da Via Cavour a via Zemogna, come da PGT Comunale, e collegato alla rotatoria di progetto sopra descritta, precisando di riqualificare con piste ciclabili ed illuminazione la via Zemogna e la Via Cavour fino all'intersezione con via Bianchi. Si allega ipotesi cartografica.*	€ 6.630.000	La soluzione di ponte carrabile con pista ciclopedonale di collegamento da via Cavour a via Zemogna sul fiume Chiese si ritiene fattibile. Si è studiato un ponte a 2 campate 40+40. La soluzione individuata è sul tracciato indicato dal PRG e presenta una rotatoria su via Cavour. Si segnala che la rotatoria è a circa 3.5m dal piano campagna, pertanto la sua realizzazione comporta notevole occupazione di suolo oppure la realizzazione di opere di sostegno. Si prevede la riqualificazione con piste ciclabili ed illuminazione di via Zemoglia e via Cavour fino al intersezione con via Bianchi. Si segnala che la proposta comporta la realizzazione di un ponte scatore sul Rio Maggiore e la risoluzione dell'interferenza con un gasdotto.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CA15	Comune di Calcinato	Calcinato	0020101/ 2014 e 0020102/2014	25/11/2014	DVA-2014-0039078 DVA-2014-0039102	*C) in riferimento al CF VIA STAZIONE CAVALCAVIA 230 A4 IV18 si richiede di:* *3) ripristinare il collegamento di Via Berlinguer esistente con via Stazione che con la previsione di progetto risulta chiuso, si allega l'ipotesi C in alternativa alle ipotesi A e B già consegnate e depositate. A seguito delle osservazioni pervenute dai cittadini residenti della zona si è valutata la soluzione migliorativa eliminando il tratto di strada esistente di via Berlinguer che rimane chiusa, sostituendola con l'ampliamento del parco giochi a confine, [...]:*	€ 20.000	La richiesta si ritiene fattibile.	SI
CA16	Comune di Calcinato	Calcinato	0020101/ 2014 e 0020102/2014	25/11/2014	DVA-2014-0039078 DVA-2014-0039102	*[...], l'interramento dell'elettrodotto e [...]*	\	La richiesta non può essere accolta perché si tratta di un intervento di competenza di altro gestore.	NO
CA17	Comune di Calcinato	Calcinato	0020101/ 2014 e 0020102/2014	25/11/2014	DVA-2014-0039078 DVA-2014-0039102	*[...] e realizzando una rotatoria all'intersezione più a Nord d'immissione su via Stazione, come da estratto:*	€ 200.000	La soluzione proposta di nuova rotatoria su via Berlinguer si ritiene fattibile.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CA18	Comune di Calcinato	Calcinato	0020101/ 2014 e 0020102/2014	25/11/2014	DVA-2014-0039078 DVA-2014-0039102	*C) in riferimento al CF VIA STAZIONE CAVALCAVIA 230 A4 IV18 si richiede di:* *4) valutare un'alternativa evidenziando che il tratto di strada individuato nel progetto come esistente non esiste, vedasi estratto PGT allegata .*	\	Vedi punto precedente (controdeduzione CA17).	SI
CA19	Comune di Calcinato	Calcinato	0020101/ 2014 e 0020102/2014	25/11/2014	DVA-2014-0039078 DVA-2014-0039102	*5) modificare l'incrocio esistente con creazione di rotatoria in quanto il collegamento menzionato al punto 2 comporta un incremento del traffico veicolare mettendo in crisi l'incrocio semaforico di Via stazione con Via Statale, come da progetto che si allega.*	€ 450.000	La rotonda richiesta è corrispondente all'incrocio tra via Statale e via Santi Faustino e Giovita. Si tratta di un'opera compensativa, in quanto assai distante dall'area dei lavori, e fattibile.	SI
CA20	Comune di Calcinato	Calcinato	0020101/ 2014 e 0020102/2014	25/11/2014	DVA-2014-0039078 DVA-2014-0039102	*D) spostare il cantiere identificato come AT.GN.O1 come da estratto cartografico seguente.*	\	Sul lato Ovest della Calcinato II, ovvero nell'area individuata dal Comune per lo spostamento del cantiere, sono già presenti significative aree finalizzate all'esecuzione del sottopasso, inoltre l'area risulta più sensibile dal punto di vista ambientale. E' presente anche una piccola costruzione. Valutabile una rivisitazione dell'entità delle superfici previste.	SI parziale

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CA21	Comune di Calcinato	Calcinato	0020101/ 2014 e 0020102/2014	25/11/2014	DVA-2014-0039078 DVA-2014-0039102	*E) In riferimento al SOTTOPASSO CALCINATO SP28 VIA ROVADINO TIPO C1 SL88, si conferma il posizionamento della rotatoria come da elaborati di progetto depositati da CEPAV DUE, si chiede però l'eliminazione del previsto collegamento stradale con via Pradella sostituendolo con una contro-strada parallela alla via Rovadino che colleghi la rotatoria con l'esistente intersezione all'inizio della via, [...]. Si conferma invece la richiesta della modifica della viabilità di collegamento con le abitazioni poste a sud della rotatoria prevista.*	-€ 230.000	Si ritiene accoglibile la richiesta con una modesta riduzione del collegamento tra via Rovadino e Via Pradelle. E' recepita anche la richiesta dei privati di modifica degli accessi ai fabbricati nella definizione della viabilità di accesso.	SI
CA22	Comune di Calcinato	Calcinato	0020101/ 2014 e 0020102/2014	25/11/2014	DVA-2014-0039078 DVA-2014-0039102	*[...] si chiede inoltre il prolungamento della pista ciclo-pedonale, dotata di idonea illuminazione, fino all'intersezione con Via S. Anna e il collegamento con la via Pradella. [...]*	€ 660.000	In relazione alla pista ciclabile il Proponente è disponibile al prolungamento (per uno sviluppo di circa 1.100 m) ed alla relativa illuminazione.	SI
CA23	Comune di Calcinato	Calcinato	0020101/ 2014 e 0020102/2014	25/11/2014	DVA-2014-0039078 DVA-2014-0039102	*A sud dell 'Autostrada A4 a tutela del nuovo sottopasso e del sottopasso ciclopedonale nel PGT Vigente è stata prevista una vasca di laminazione (trattasi di terrene per la dispersione delle acque) per prevenire eventuali allagamenti in quanta zona a rischio si chiede pertanto, come da ipotesi progettuale allegata e disponibile (le caratteristiche sono meglio evidenziate in giallo nella tabella allegata).*	\	Per recepire il posizionamento della vasca a sud dell'A4, dove richiesto dal Comune, sarebbe necessario, lasciando inalterata la livelletta della viabilità di progetto: - approfondire la fondazione della vasca di accumulo e sollevamento del sottopasso da posizionare anch'essa a sud dell'A4; - realizzare una tubazione in contropendenza che convogli le acque dal punto di minimo a nord dell'A4 alla vasca di accumulo a sud. Infine si ritiene che il dimensionamento del volume della vasca drenante prevista in progetto sia sufficiente allo smaltimento delle acque lungo la viabilità del sottopasso. Pertanto si ritiene che la richiesta del comune comporterebbe oneri maggiori senza alcun vantaggio.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CA24	Comune di Calcinato	Calcinato	0020101/ 2014 e 0020102/2014	25/11/2014	DVA-2014-0039078 DVA-2014-0039102	*F) Possibile valutazione da parte di questa Amministrazione di eliminazione di cavalcavia individuato con il n.231 sempre al fine di ridurre il più possibile impatti ambientali già pesanti sui territorio Comunale.*	-€ 6.550.000	Il CVF S. Anna alla pk 103+077 è eliminabile	SI
CA25	Comune di Calcinato	Calcinato	0020101/ 2014 e 0020102/2014	25/11/2014	DVA-2014-0039078 DVA-2014-0039102	*G) Si precisa che al km 1+500 esiste un canile autorizzato per 200 cani pertanto è necessaria una valutazione per riallocarlo.*	€ 1.100.000	Il canile sarà rilocalizzato all'interno dell'area interclusa tra Linea AV e Autostrada, in sostituzione di un'area di mitigazione a verde, da concordare con il Comune.	SI
CA26	Comune di Calcinato	Calcinato	0020101/ 2014 e 0020102/2014	25/11/2014	DVA-2014-0039078 DVA-2014-0039102	*H) A seguito delle osservazioni di cittadini residenti e agricoltori della zona si chiede di eliminare il nuovo sottopasso previsto individuato al km 2+160, garantendo il collegamento della zona interclusa mediante un cavalcaferrovia sulla direttrice dell'attuale viabilità, come da estratto allegato.*	-€ 3.065.000	Al fine di ridurre il consumo di suolo il previsto sottopasso sarà sostituito con un cavalcavia da realizzare sulla direttrice dell'attuale viabilità.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CA27	Comune di Calcinato	Calcinato	0020101/ 2014 e 0020102/2014	25/11/2014	DVA-2014-0039078 DVA-2014-0039102	*I) Barriere antirumore e antivibrazione* *si chiede l'integrazione delle stesse come da estratti allegati, prima della messa in esercizio della tratta;*	\	Il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) è il risultato dell'applicazione di un modello matematico che sulla base delle caratteristiche della sorgente (emissioni sonore in base alla tipologia di convoglio, al numero dei treni, alla velocità ed alla tipologia dell'opera ferroviaria) e delle caratteristiche del ricettore (altezza degli edifici, destinazione d'uso, distanza dalla linea, presenza di eventuali altri manufatti) finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CA28	Comune di Calcinato	Calcinato	0020101/ 2014 e 0020102/2014	25/11/2014	DVA-2014-0039078 DVA-2014-0039102	*L) Si richiede la realizzazione di piste ciclopedonali illuminate lungo tutta la viabilità nuova e/o modificata, adeguando anche quelle intersecanti con la nuova linea;*	\	La richiesta è troppo generica e si riferisce ad ambiti anche esterni al Comune di Calcinato. Inoltre è anche in contrasto con le esigenze di ridurre il consumo di suolo e non è inquadrata in un ambito programmatico di realizzazione delle piste ciclabili da parte delle Amministrazioni locali.	NO
CA29	Comune di Calcinato	Calcinato	0020101/ 2014 e 0020102/2014	25/11/2014	DVA-2014-0039078 DVA-2014-0039102	*M) Si richiede la riasfaltatura di tutte le strade esistenti che verranno utilizzate quali piste di cantiere;*	\	La viabilità interessata da mezzi di cantiere verrà monitorata ed alla fine delle attività di costruzione si verificherà se saranno sopraggiunti ammaloramenti del manto stradale; il Consorzio provvederà pertanto all'adeguato ripristino per gli ammaloramenti riconducibili al transito dei propri mezzi.	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CA30	Comune di Calcinato	Calcinato	0020101/ 2014 e 0020102/2014	25/11/2014	DVA-2014-0039078 DVA-2014-0039102	*N) Si chiede che il sedime delle viabilità modificate a seguito della nuova linea AV/AC (cavalcavia, sottopassi, viabilità dismessa ecc.) venga recuperato portandolo al piano naturale di campagna sgomberandolo da ogni manufatto e/o deposito di materiale, concordando il ripristino ambientale con l'Amministrazione Comunale;*	\	Già previsto il progetto di reinserimento ambientale è già presente in PD.	SI Già Previsto
CA31	Comune di Calcinato	Calcinato	0020101/ 2014 e 0020102/2014	25/11/2014	DVA-2014-0039078 DVA-2014-0039102	*O) Le modifiche inerenti il reticolo idrico minore andranno concordate con i Consorzi di competenza e gli eventuali proprietari del reticolo idrico privato;*	\	Si concorda con l'osservazione. Tutti gli interventi sul reticolo idrico saranno concordati con gli Enti di competenza mediante la stipula di atti convenzionali.	SI Già Previsto
CA32	Comune di Calcinato	Calcinato	0020101/ 2014 e 0020102/2014	25/11/2014	DVA-2014-0039078 DVA-2014-0039102	*P) I reliquati quali fondi interclusi dovranno essere correttamente mantenuti e non lasciati a carico dell'Amministrazione Comunale;*	\	Relativamente alle aree reliquate saranno di volta in volta contattati i relativi proprietari per valutare l'acquisizione delle stesse. Nel caso di acquisizione la relativa manutenzione sarà oggetto di apposita convenzione tra RFI ed il Comune.	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CA33	Comune di Calcinato	Calcinato	0020101/ 2014 e 0020102/2014	25/11/2014	DVA-2014-0039078 DVA-2014-0039102	*Q) Manutenzioni delle aree di mitigazione a verde e irrigazione:* *si richiede che le manutenzioni (ivi compresa la sostituzione delle eventuali piante e/o arbusti morti) delle nuove aree verdi realizzate (in alcuni punti previste per anni 2 e per altri interventi previste in anni 3) siano tutte ampliate ad almeno anni 5 dalla fine lavori senza oneri a carico dell'Amministrazione Comunale; si chiede che gli oneri per l'irrigazione (spese utenza e consumo acqua) non siano a carico dell'Amministrazione Comunale.*	\	Per tutte le aree a verde è garantita la manutenzione delle aree a verde per i primi due/tre anni dalla piantumazione, come di prassi. Successivamente la manutenzione delle aree (ivi compresi gli oneri dell'eventuale irrigazione) sarà a carico del relativo proprietario. Gli interventi a verde sono stati progettati in modo da minimizzare la relativa manutenzione.	NO
CA34	Comune di Calcinato	Calcinato	0020101/ 2014 e 0020102/2014	25/11/2014	DVA-2014-0039078 DVA-2014-0039102	*R) Opere di mitigazione a verde, Viadotto Chiese:* *prevedere la tutela della pista ciclopedonale anche attraverso adeguata illuminazione nel tratto di sottopasso autostradale e ferroviario;*	\	Non si ritiene necessaria l'illuminazione del solo tratto di pista ciclabile posta sotto il viadotto in quanto in periodo diurno è garantita una sufficiente visibilità. Gli interventi in ambito autostradale non sono di competenza del proponente.	NO
CA35	Comune di Calcinato	Calcinato	0020101/ 2014 e 0020102/2014	25/11/2014	DVA-2014-0039078 DVA-2014-0039102	*R) Opere di mitigazione a verde, Viadotto Chiese:* *al fine di limitare l'impatto visivo si richiede di realizzare il viadotto con impasto di calcestruzzo di colore verde (sia piloni che travature).*	\	Per quanto concerne la colorazione del viadotto questo è oggetto dello specifico elaborato "Linee Guida di Inserimento Architettonico visivo dei Viadotti" (vedi parte 31 del PD) che è stato oggetto di integrazione a seguito di specifica richiesta da parte del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo. Il tipo di colorazione dei viadotti sarà pertanto oggetto delle determinazioni del MATTM.	SI condizionato

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CA36	Comune di Calcinato	Calcinato	0020101/ 2014 e 0020102/2014	25/11/2014	DVA-2014-0039078 DVA-2014-0039102	*R) Opere di mitigazione a verde, Viadotto Chiese:* *Prevedere a sud dell'autostrada la predisposizione di un filare fitto (FF) e/o fascia boscata (FB), al fine di creare una struttura di schermo per le polveri ed il rumore, con ripristino del percorso vita esistente (a sud dell'autostrada), come da estratto allegato:*	\	L'adozione di filari arborei per la mitigazione del rumore e delle polveri non è idonea. Infatti l'esercizio ferroviario non provoca impatto sulla qualità dell'aria e in fase di costruzione i filari arborei non sarebbero in grado di svolgere alcuna funzione antipolvere in quanto le piante non sarebbero ancora sviluppate a sufficienza. Per quanto riguarda il rumore in fase di esercizio le fasce boscate non avrebbero efficacia se non dopo numerosi anni dalla piantumazione (a maturazione) ed inoltre per tutte le specie a foglia caduca l'efficacia sarebbe limitata ad una parte dell'anno. Inoltre per ottenere l'abbattimento di un solo dBA sarebbero necessarie fasce di almeno 30 metri di profondità con il conseguente impatto sulle attività agricole.	NO
CA37	Comune di Calcinato	Calcinato	0020101/ 2014 e 0020102/2014	25/11/2014	DVA-2014-0039078 DVA-2014-0039102	*S) Implementazione aree di mitigazione a verde previste da progetto; implementazione zone Fasce Boschive (FB) e/o Filare Fitto (FF).* *-Nelle zone in cui si chiede la modifica del progetto preliminare mediante l'eliminazione di eventuali sovrappassi o sottopassi, si richiede l'ampliamento delle già previste mitigazioni ambientali che andranno a sostituire l'opera eliminata.* *- Si richiede l'implementazione delle zone boschive (FB) e i filari fitti (FF) come da estratti allegati:*	\	Il posizionamento delle mitigazioni a verde è frutto di valutazioni in relazione alla necessità di schermare l'opera nei punti di maggiore impatto visivo e contestulmente minimizzare il consumo di suolo e gli oneri manutentivi. Si precisa inoltre che l'eliminazione di cavalcavia riduce già l'impatto visivo previsto nel progetto presentato.	NO
RE01	Comune di Rezzato	Rezzato	18178	24/11/2014	DVA-2014-0039082	*Relativamente al progetto della linea ferroviaria ad alta velocità Brescia-Verona, è stata avviata nello scorso mese di settembre l'iter di approvazione del progetto definitivo, con la pubblicazione dell'avviso il 26 settembre.* *Il Comune di Rezzato non è stato coinvolto nel procedimento in quanto non interessato direttamente dal progetto, ma ritiene comunque di avanzare una propria osservazione, in quanta posto sulla linea ferroviaria Brescia-Verona esistente.* *Si condividono in via preliminare le preoccupazioni avanzate dai Camuni bresciani, in particolare riguardo alla tutela del territorio, al consumo di suolo, all'impatto ambientale ed alla effettiva sostenibilità economico dell' opera.*	\	Il Comune di Rezzato non risulta interessato né da opere ferroviarie, né da attività di costruzione; non è pertanto titolato a presentare osservazioni.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RE02	Comune di Rezzato	Rezzato	18178	24/11/2014	DVA-2014-0039082	*Si ritiene poi in modo più specifico che come intervento complementare all' opera debbano essere fatti interventi di miglioramento e potenziamento della rete esistente nel tratto in uscita da Brescia verso est, al fine di aumentarne lo capacita a parità di binari, la sicurezza e la puntualità, anche nell'ottica di un aumento e miglioramento del servizio sulla tratta .*	\	Il Comune di Rezzato non risulta interessato né da opere ferroviarie, né da attività di costruzione; non è pertanto titolato a presentare osservazioni.	NO
RE03	Comune di Rezzato	Rezzato	18178	24/11/2014	DVA-2014-0039082	*Si segnala infine I' esistenza del passaggio a livello nel territorio comunale sulla linea ferroviaria in corrispondenza dell'attraversamento dello S.P. 67: già da tempo è stato approvato il progetto presentato da RFI che prevede la realizzazione di un sottopassaggio, ma ad oggi non si conosce ancora la data di avvio dei lavori.* *Si chiede pertanto che nel quadro delle opere complementari al progetto TAV si provveda, al più presto a realizzare il sottopassaggio, in quanto il passaggio a livello costituisce attualmente un serio pericolo per la circolazione sia stradale che ferroviaria.*	\	Il Comune di Rezzato non risulta interessato né da opere ferroviarie, né da attività di costruzione; non è pertanto titolato a presentare osservazioni.	NO
DE12	Comune di Desenzano	Desenzano	2-emergenza/6.5	25/11/2014	DVA-2014-0039103	*[...] In particolare il 31 luglio tutti i sindaci della tratta (esclusa Verona) hanno convenuto e poi tradotto questa volontà in una lettera inviata ai Ministri delle infrastrutture e dell'ambiente, di chiedere la riapertura del processo di Valutazione di Impatto Ambientale. Non pare infatti logico affrontare un investimento di tale portata tenendo buone le risultanze della VIA del 2003. [...] Il Comune di Desenzano del Garda, anche per scongiurare gli effetti che la mancanza di comunicazione corretta e di partecipazione hanno già dimostrato di produrre nel nostro paese, continua a chiedere al Governo un incontro per valutare di nuovo l'impatto del progetto, al fine di trovare le migliori soluzioni realizzative, cantieristiche e compensative. Insieme a tutti i comuni della tratta continua a chiedere l'irrinunciabile riapertura della procedura di Valutazione di impatto ambientale. Non vorremmo mai dover adire le vie legali, non per affermare una posizione aprioristica rispetto al progetto, ma per ribadire la necessità del rispetto dei passaggi e dei rapporti istituzionali e l'esigenza di totale trasparenza.*	\	Con riferimento alla richiesta di rifacimento della procedura di VIA ed alle critiche attinenti al SIA dell'intera opera si fa presente che il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Si osserva inoltre che a seguito di tale delibera dalla fine del 2003 la fascia di territorio interessata dalle opere è stata oggetto di vincolo preordinato all'esproprio.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
DE13	Comune di Desenzano	Desenzano	2-emergenza/6.5	25/11/2014	DVA-2014-0039103	*La variazione al PPre di primario interesse per il Comune di Desenzano del Garda ha riguardato il piano di cantierizzazione sviluppato dal PDef.* *Tale piano ha adottato un principio di per se condivisibile, quello di ottimizzare le aree di cantiere con la concentrazione in particolare, dei cantieri base.* *Tuttavia, questo principio, applicato nello specifico del territorio del Comune di Desenzano del Garda e malgrado nella Relazione del Progettista si affermi che le "ottimizzazioni condotte in sede di PDef hanno consentito di ridurre le interferenze sul territorio", si è tradotto in:* *- Un impatto significativo in termini di occupazione di superfici nel territorio comunale di Desenzano del Garda, in forza del D.P.R. 327/2001, art. 49: le superfici occupate (pur se in via temporanea) sono stimabili in base al documento IN0500DE2EDAQ00000610, Elenco Ditte, in totali circa 294:500 mq dei quali 213.160 mq per cantieri (pari al 72,4% del totale) e 81.320 mq per piste di cantiere (pari al 27,6%);* *- La superficie del Cantiere L.4.0.2 e di 87.000 mq ai quali vanno sommati quasi 160.000 mq per le zone adibite agli stoccaggi per un totale di 247 .OOO mq. La differenza tra la proposta di cantierizzazione nella zona della Galleria di Lonato del PPre e del PDef e pertanto pari a circa +73.000 mq; oltretutto l'occupazione di aree per ii Cantiere viene estesa ulteriormente su ambiti territoriali a danno di importanti attività agricole associate a pregiate produzioni zootecniche; si tratta in particolare dei terreni della Tenuta Serraglio nella qua le si pregiudicherà inevitabilmente qualsiasi attività di tipo zootecnico, al punto di compromettere forse la stessa esistenza di questa Azienda nata nel 1951 e oggi eccellenza bresciana del settore.*	\	Si rimanda alle osservazioni DE05 e DE06.	SI
DE14	Comune di Desenzano	Desenzano	2-emergenza/6.5	25/11/2014	DVA-2014-0039103	*- Inoltre, in particolare, l'estensione del Cantiere L.4.0.2 interessa l'ambito del sito archeologico del Lavagnone, patrimonio dell'UNESCO; tale .scelta non e accettabile e l'inserimento (pur se temporaneo) del Cantiere in una zona ad elevata sensibilità paesistica e da considerare con maggiore responsabilità e prudenza da parte del progetto;* *- L'effetto barriera del tracciato dell' AV/AC e dell'Autostrada, associato alla riduzione del terreno coltivabile nella Piana, ai tempi della fase di rinaturalizzazione per le aree interessate dal Cantiere e dalle opere dell'AV/AC sono infatti, fattori di grave squilibrio economico ed occupazionale nei riguardi delle attività economiche in essere nella zona del Serraglio e del Lavagnone;* *- Per gli altri cantieri presenti nel territorio di Desenzano del Garda, emerge .la medesima situazione di maggiore impegno del territorio richiesto dai cantieri previsti nel. Progetto Definitivo rispetto al Preliminare, malgrado quanto affermato dai progettisti Cepav Due.* *Una seconda osservazione emersa in sede di Verifica di Ottemperanza, concerne la pianificazione delle modalità di accesso stradale (itinerari) ai cantieri.*	\	Vedi osservazione DE06	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
DE15	Comune di Desenzano	Desenzano	2-emergenza/6.5	25/11/2014	DVA-2014-0039103	*Una seconda osservazione emersa in sede di Verifica di Ottemperanza, concerne la pianificazione delle modalità di accesso stradale (itinerari) ai cantieri. Risulta infatti, che per ragioni quali:* *- acclività del percorso individuato lungo la Strada collinare detta "del Tiracollo";* *- errata interpretazione dell'accesso alla SP ex 567 che non risulta fattibile nella modalità indicata dal PDef;* *- interventi di ristrutturazione alla maglia viaria locale con compromissione di tratte stradali di particolare valenza paesaggistica; non risultano accettabili, in quanto non fattibili o comunque condizionate, le soluzioni di accesso stradale al Cantiere L.4.0.2 e al Cantiere L.4/5.B.1, come prospettate dal PDef.* *Considerati i punti precedenti e le rilevanti difformità tra Progetto Preliminare e Definitive nel dimensionamento dei cantieri, si evidenzia pertanto la necessità di rivedere il layout e il dimensionamento del Cantiere L.4.0.2 e del Cantiere L.4/5.B.1, come prospettati dal PDef, a motivo soprattutto del pesante impatto determinato sul sito archeologico del Lavagnone e sulle attività agricole zootecniche in essere, addirittura meglio salvaguardate in sede di Progetto Preliminare.* *Inoltre, stante gli impatti prodotti sul territorio dalle nuove estensioni dei cantieri e delle piste di servizio e dei conseguenti flussi veicolari che vi transiteranno, considerata anche la non corretta interpretazione degli itinerari stradali da/per i cantieri stessi nel territorio comunale, si richiede una nuova verifica degli impatti e lo studio complessivo della cantierizzazione.* *Per tutto quanta sopra, ai sensi dell' art. 185, comma 5 del D.Lgs. 163/2006, poiché il progetto definitivo e sensibilmente diverso da quello preliminare, comportando una significativa modificazione dell'impatto globale del progetto sull'ambiente, si chiede l'aggiornamento dello studio di impatto ambientale e la nuova pubblicazione dello stesso, anche ai fini dell'eventuale invio di osservazioni da parte dei soggetti* *pubblici e privati interessati.*	\	Osservazione superata, vedi osservazione DE06.	SI
DE16	Comune di Desenzano	Desenzano	2-emergenza/6.5	25/11/2014	DVA-2014-0039103	*[...]* *Galleria naturale Lonato: variazioni connesse alla modifica dell'andamento.* *Quadro ambientale: se l'innalzamento della livelletta consente una minore interferenza con le falde, interferenza con le falde, non di meno l'opera interferisce con la captazione di acqua dell'azienda agricola presente, compromettendone irreparabilmente la funzionalità. Nella Tenuta Serraglio si pregiudicherà inevitabilmente qualsiasi attività di tipo zootecnico, al punto di compromettere forse la stessa esistenza di questa Azienda nata nel 1951 e oggi eccellenza bresciana del settore. La zona agricola interessata non e una semplice area pianeggiante limitata ad ovest dal pendio del cordone morenico, ma uno dei luoghi di valore storico documentale di maggior rilievo dell' Arco Alpine, come riconosciuto dall'Unesco.*	\	Osservazione superata, vedi osservazione DE06.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
DE17	Comune di Desenzano	Desenzano	2-emergenza/6.5	25/11/2014	DVA-2014-0039103	*Ottimizzazione cantierizzazione adeguamenti viabilità Galleria di Lonato* *Quadro ambientale: le modifiche condotte in sede di PDef hanno aumentato le interferenze sul territorio nella zona più delicata, la piana del Lavagnone. La posizione dei cantieri, definita a detta del progettista per minimizzare la distanza di trasporto dei manufatti, non tenendo conto della viabilità esistente (poiché ci si basa su cartografie altamente obsolete) e nettamente peggiorativa rispetto al progetto preliminare. Essa non tiene in nessun conto la presenza di aree produttive anche dismesse dove, ad esempio, poter collocare almeno gli acquartieramenti. Anche la decisione di posizionare i cantieri operativi delle frese nella piana del lavagnone e totalmente inaccettabile e contraria ai caratteri dei luoghi.*	\	Osservazione superata, vedi osservazione DE06.	SI
DE18	Comune di Desenzano	Desenzano	2-emergenza/6.5	25/11/2014	DVA-2014-0039103	*[…]* *Il Cantiere L.4.0.2 e ii Cantiere L.4/5.B.1, secondo la Relazione Generale dei flussi di transito (INOSOODE2RGCA00000010), saranno raggiungibili percorrendo la strada del Serraglio che e collegata alla viabilità principale (SP ex SS 567) tramite viabilità secondaria da riqualificare, come illustrato nella Figura riportata di seguito. La Figura rappresenta il piano particolareggiato della cantierizzazione per la Galleria Lonato e la relativa viabilità. Come emerge dalla Relazione, " ... L'organizzazione operativa del cantiere richiede l'occupazione di una consistente porzione di area in trincea, con importante interferenza dell'attività di cantiere rispetto alla viabilità circostante ed in porticolare la rampa del cavalca ferrovia di Serraglio, interdetta per l'intera durata dei lavori ... " Si evidenzia inoltre, la necessità di realizzare accessi alternativi all'azienda agricola di Serraglio e all' Autogrill. Entrando nel merito delle varie situazioni della rete viaria connesse alle attività di cantiere nel territorio comunale di Desenzano del Garda, si evidenzia che la Strada del Serraglio è l'arteria principale di accesso al Cantiere L402. Per essa, sono previsti l'adeguamento della sezione stradale per un tratto di circa 700. m e la sistemazione dell'intersezione con una nuova rotatoria per la Strada Vicinale bassa delle Carate. In territorio comunale di Lonato, secondo il PDef, la strada si connette tramite bretella, opportunamente riqualificata per un tratto di circa 450 m, alla SP ex SS567, in località Colombare di Castiglione. Si evidenzia per altro, come la manovra prevista sulla SP ex SS567 dal PDef, non risulta eseguibile nelle due direzioni di marcia, a causa dell'assenza di un'intersezione. Un ulteriore appunto riguarda la bretella di collegamento alla SP dalla Strada del Serraglio lato Centenaro che presenta una forte acclività nella tratta iniziale, oltre che caratteristiche di sezione non adeguate per un traffico di mezzi di cantiere.*	\	Osservazione superata, vedi osservazione DE06.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
DE19	Comune di Desenzano	Desenzano	2-emergenza/6.5	25/11/2014	DVA-2014-0039103	*Strada Comunale di San Pietro e Vaccarolo: modifica della soluzione di attraversamento dell' A4 (via Grezze, sottopasso) e contestualmente del tracciato AV/AC grazie ad una nuova opera di scavalco in allineamento all'attuale cavalcavia della Strada Consorziale delle Bornade (presso l'omonima località). Intersezione a rotatoria (IN0500DE2ROGA07000020; IN0500DE2P7GA07000060; IN0500DE2F7GA07000040; INOSOODE2WZGA07000010) con 4 rami. Il ramo 1 presenta caratteristiche geometriche e di sezione equivalenti alle strade extraurbane secondarie tipo F 2: piattaforma di due corsie da 3,25 m piu le banchine da 1.00 m. Tale ramo, attualmente costituito da una strada di sezione ridotta, contornata da filari di alberi, si connette all'attuale Strada Comunale di San Pietro e del Vaccarolo con intersezione a "T". Il ramo 2 presenta invece caratteristiche equivalenti a strada locale con continuità rispetto alla viabilità esistente; il ramo 3 presenta caratteristiche di strada poderale con piattaforma di due corsie da 2.00 m piu' la banchina da 0,55 m. II ramo 4 corrisponde all'attuale asse della Strada Consorziale delle Bornade. L'intersezione a rotatoria (raggio interno di 15 m) e posta sopra la Galleria artificiale Lonato Est: da notare che lo sviluppo della rampa del ramo 2 risulta intercluso fra ii tracciato dell' A4 {dopo ii sottopasso esistente) e la stessa Galleria Lonato Est, in una zona soggetta a problemi di accumulo acque. L'esito della variante {di difficile comprensione funzionale) e che la Strada Comunale di San Pietro e Vaccarolo risulta deviata ad est, con un tracciato nuovo piu' tortuoso a beneficio di una viabilità locale di rango inferiore (via delle Bornade). La motivazione della rotatoria a 4 rami e poi da individuare nella barriera rappresentata dalla Galleria Lonato Est, all'incirca alla pk 111+770 (sezione ferroviaria dell'AV/AC a due gallerie separate) che impedisce a via Grezze di sotto passarla come viene attualmente per I' Autostrada.*	\	Vedi osservazione DE03.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
DE20	Comune di Desenzano	Desenzano	2-emergenza/6.5	25/11/2014	DVA-2014-0039103	*[…]* *Da notare che nelle Tavole citate, e rappresentato l'utilizzo di via Tiracollo a servizio del Cantiere Operative L.4.0.2 e del Cantiere di Lonato: tale arteria, per le sue caratteristiche plano-altimetriche, e tuttavia da ritenere non compatibile a traffici veicolari di cantiere per le inidonee caratteristiche del tracciato e della* *sezione stradale ed anche per la necessità di transitare dallo svincolo e dal sistema dei parcheggi del centro commerciale "Il Leone".* *4.4.4 Confronto del progetto di cantierizzazione nel PPre e nel PDef* *Esaminando gli elaborati e le relazioni dei cantieri localizzati nel Comune di Desenzano del Garda e quelli dei cantieri funzionali alla Galleria di Lonato, nel Progetto Preliminare [cantieri denominati con le sigle 28GA; 27 ST (1); 27 ST (2)] e nel Progetto Definitive [cantieri identificati con le sigle l.4.0.2; L4/5.B.1]* *emergono le seguenti differenze:* *- La superficie del Cantiere 28 GA era inferiore ai 50.000 mq; sommando le superfici delle aree dedicate allo stoccaggio, l'occupazione totale sarebbe risultata pari a circa 174.000 mq. La superficie del Cantiere L.4.0.2 e di 87.000 mq ai quali vanno sommati quasi 160.000 mq per le zone adibite agli stoccaggi per un totale di 247.000 mq. La differenza tra la proposta di cantierizzazione nella zona della Galleria di Lonato del PPre e del PDef e pertanto pari a circa +73.000 mq;* *- La localizzazione del Cantiere 28 GA e delle zone di stoccaggio 27 ST (1) e 27 ST (2), come previsto dal PPre, interessava aree tra loro non contigue; la localizzazione del complesso del Cantiere L.4.0.2 +zone di stoccaggio, come previsto dal PDef, risulta invece unitario e continue.* *Per gli altri cantieri presenti nel territorio di Desenzano del Garda, emerge la medesima situazione di maggiore impegno del territorio richiesto dai cantieri previsti nel Progetto Definitivo rispetto al Preliminare, malgrado quanto affermato dai progettisti Cepav Due.*	\	Osservazione superata, vedi osservazione DE06.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
DE21	Comune di Desenzano	Desenzano	2-emergenza/6.5	25/11/2014	DVA-2014-0039103	*[…]* *Le attività di cantiere dell'AV/AC avranno un impatto significativo in termini di occupazione di superfici nel territorio comunale di Desenzano del Garda, in forza del D.P.R. 327/2001, art. 49: le superfici occupate (pur se in via temporanea) sono stimabili in totali circa 294.500 mq dei quali 213.160 mq per cantieri (pari al 72,4% del totale) e 81.320 mq per piste di cantiere (pari al 27,6%).* *[…]* *Un'ulteriore rilevanza mossa al Progetto Definitive (PDef) con specifico riguardo agli effetti/impatti della cantierizzazione, e quella dell'occupazione (parziale ma non per questo trascurabile) di aree dell'importante sito archeologico del Lavagnone, patrimonio mondiale dell'UNESCO.* *Il perimetro del Cantiere L.4.0.2 nella sua propaggine sud-est (oltretutto destinata a zona di stoccaggio di materiale da scavo) interessa infatti, una zona di circa 5.000 mq rientrante nell'ambito del cosiddetto "buffer zone" del sito, così come individuate e definite dalla scheda UNESCO.* *[…]* *L'estensione del Cantiere L.4.0.2 entro l'ambito del sito archeologico del Lavagnone non e accettabile e l'inserimento (pur se temporaneo) del Cantiere in una zona ad elevata sensibilità paesistica e da considerare con molta responsabilità e prudenza da parte del progetto.*	\	Osservazione superata, vedi osservazione DE06.	SI
DE22	Comune di Desenzano	Desenzano	2-emergenza/6.5	25/11/2014	DVA-2014-0039103	*[…]* *Un'ennesima osservazione al PDef concerne la pianificazione delle modalità di accesso stradale (itinerari) ai cantieri. In tal senso si puntualizzano le seguenti situazioni che presentano criticità di vario ordine:* *La Strada collinare di via Tiracollo quale collegamento funzionale tra i cantieri posti ad Est (Comune di Desenzano del Garda) ed Ovest (Lonato) della Galleria di Lonato, non è assolutamente utilizzabile da mezzi di cantiere sia per l'acclività del percorso (la stessa denominazione della strada e espressiva delle condizioni di transito: via Tiracollo) sia per la non compatibilità con la circolazione veicolare leggera presso lo svincolo e ii parcheggio del centro commerciale "Il Leone" posti all'inizio dell'itinerario collinare di via Tiracollo.* *Le manovre del veicoli dei cantieri in corrispondenza della (presunta) confluenza sulla sp ex SS 567 non sono eseguibili come indicato dal PDef. Attualmente non è infatti presente alcuna intersezione che permetta l'esecuzione delle manovre previste nella direzione di emissione che in quella di immissione alla SP ex SS 567.*	\	Osservazione superata, vedi osservazione DE06.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
DE23	Comune di Desenzano	Desenzano	2-emergenza/6.5	25/11/2014	DVA-2014-0039103	*Rotatoria (o "rotonda") di cucitura ubicata alla pk 111 + 826: l'utilizzo in fase di cantiere e ancor piu, la ristrutturazione della tratta identificata come ramo 1 quale strada di tipo F2 (carreggiata totale di 8,50 m), si ritiene sproporzionata rispetto alle esigenze quali-quantitative dei flussi veicolari e di forte impatto paesistico a causa del conseguente necessario abbattimento dei filari di alberi che costituiscono un elemento caratterizzante l'insieme paesaggistico della zona. In ogni caso, l'esito dell'intervento progettato in sede di PDef nel suo complesso (rotonda di 15 m di raggio interno + 4 rami viari confluenti) risulta inefficiente e sproporzionato rispetto al sistema dei collegamenti viari in attraversamento del sedime autostradale e successivamente, dell'AV/AC. Il progetto della rotonda e per altro, di difficile comprensione data la difformità fra il rendering (a 3 rami) e gli elaborati Progetto Definitive (vedasi in particolare, la planimetria della rotonda a 4 rami nella* *Tavola IN0500DE2P7GA07000060). La proposta infrastrutturale prevista dal PGT del Comune di Desenzano del Garda (viadotto sull'asse della Strada Comunale per San Pietro e Vaccarolo) e certamente piu consona al contesto territoriale, alla funzionalità dei collegamenti ed alla "lettura"dell'itinerario che risulterebbe meno tortuoso ed acclive. Considerati i punti precedenti, non risultano accettabili, in quanto non fattibili o comunque condizionate, le soluzioni di accesso stradale al Cantiere L.4.0.2, come prospettate dal PDef. Un ulteriore elemento sul quale porre particolare attenzione riguarda l'interferenza dei cantieri con elementi di particolare rilevanza ambientale ed ecosistemica: la fascia boscata alla progr. Km 110+750 (vincolo paesaggistico art. 142 comma g del D. Lgs. 42/2004 e s.m.i.) e l'istituendo Parco Locale di interesse Sovracomunale (PLIS) di San Martino, progr. Km 115+450.*	\	Osservazione superata, vedi osservazione DE06.	SI
DE24	Comune di Desenzano	Desenzano	2-emergenza/6.5	25/11/2014	DVA-2014-0039103	*Il Piano di Governo del Territorio individua come azione prioritaria la tutela e la valorizzazione di un'importante porzione del territorio comunale, caratterizzata da una significativa potenzialità ecologico ambientale integrata con elementi forti appartenenti al patrimonio di riconoscibilità dei caratteri identificativi e fondativi della patria (luoghi della battaglia). Tale area costituisce il nucleo centrale di un più esteso PLIS particolarmente strategico per la facile accessibilità e per le potenzialità di interconnessioni rispetto al sistema esteso delle aree protette. All'area del PLIS sono state associate classi di sensibilità, paesistica 4 (sensibilità alta) e 5 (sensibilità molto alta), riconoscendone l'elevato valore storico ed ambientale.* *Si evidenzia quindi l'incompatibilità delle possibili interferenze del cantiere, considerata le sensibilità ambientali ed eco sistemiche dei luoghi.*	\	Osservazione superata, vedi osservazione DE06.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
DE25	Comune di Desenzano	Desenzano	2-emergenza/6.5	25/11/2014	DVA-2014-0039103	*[…]* *Torbiera del Lavagnone* *Si segnala che per tale sito:* *La difformità interpretativa del vincolo che, seppure richiamato dal PDef, non risulta invece considerato nel progetto di cantierizzazione o quanto meno, non correttamente applicato;* *L'incremento di superficie tra PP re e PDef per il Cantiere L.4.0.2.* *Si sottolinea inoltre che l'area interessata dal tratto di linea nel Comune di Desenzano del Garda, e interessata dalla Galleria di Lonato e da altre opere con potenziale rischio di interferenze con depositi di formazione interglaciale in cui e elevata la possibilità di rinvenimento di bancate fossilifere; anche riferibili a resti di grossi animali da pascolo, come documentato dalle schede estratte dal documento del Progetto* *Definitivo, IN0500DE2RGAH00000020, indagine Bibliografica, Provincia di Brescia*	\	Osservazione superata, vedi osservazione DE06.	SI
DE26	Comune di Desenzano	Desenzano	2-emergenza/6.5	25/11/2014	DVA-2014-0039103	*1- PREMESSA: OSSERVAZIONI GENERALI* *[…]* *La presente osservazione si basa in specifico:* *- sull'analisi del programma di esercizio del sistema "linea AV/AC e linea storica" programma che costituire l'input fondamentale per il progetto delle infrastrutture;* *- sull'esame delle previsioni di traffico formulate per la linea AV/AC nel lontano 2007, previsioni, a loro volta, essenziali per il dimensionamento della capacità del sistema;* *il tutto in funzione della possibilità di una rivisitazione complessiva del cronoprogramma realizzativo e, soprattutto, delle modalità evolutive dell'offerta di trasporto ferroviario sulla tratta Brescia - Verona.* *[…]*	\	A cura RFI	RFI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
DE27	Comune di Desenzano	Desenzano	2-emergenza/6.5	25/11/2014	DVA-2014-0039103	*3.1 Breve descrizione delle scelte progettuali* *[...] L'esercizio ferroviario, in particolare, è definito "MISTO" (treni viaggiatori + treni merci) con tipologia di circolazione "OMOTACHICA A FASCE ORARIE"; la velocita massima di tracciato della linea e di 250 - 300 km/h; gli standard del tracciato plano-altimetrico (ad esempio, raggi minimi di curvatura di 5.450 m oppure i raccordi verticali in condizioni normali pari a 16.100 + 70.000 m oppure la pendenza longitudinale massima della linea pari al 15 per mille) derivano da tale campo di prestazioni e dalla conseguente necessità di assicurare l'adeguato comfort di viaggio e sicurezza alle persone.* *L'esame del programma di esercizio previsto per la tratta AV/AC Brescia - Verona e stato basato sulla "Relazione tecnica di esercizio", riferimento IN1111D16RGES0001001A, emissione 21 settembre 2007.* *Dal 2007, non risultano essere stati fatti aggiornamenti alle ipotesi di esercizio formulate in tale documento per cui le considerazioni ed i commenti seguenti sono basate sulla "situazione attuale" associabile al traffico ferroviario di tale anno (o meglio, al giorno medio feriale del mese di maggio) e sulla situazione di progetto.* *Come affermato nella Relazione Generale di Tratta, doc. IN0500DE2RGMD00000021, il modello di esercizio per la linea AV/AC tratta Milano - Verona, riflette il contenuto del documento prodotto dal Ministero dei Trasporti nell'anno 1999, fatto proprio dalla Commissione interministeriale per la linea Torino - Venezia.* *Il Ministero dei trasporti e della navigazione, in collaborazione con FS e TAV, aveva elaborato uno specifico studio di analisi della domanda viaggiatori e merci, basato sul modello di simulazione SIMPT (Sistema informativo per il Monitoraggio e la Pianificazione dei Trasporti).* *Lo Scenario di previsione fu riferito all'anno 2010.* *Le ipotesi formulate in sede di SIMPT sono di seguito precisate per le due componenti di traffico:* *• Ipotesi di modello di esercizio viaggiatori: articolato in Servizi a Lunga Percorrenza (LP) con treni tipo IC/EC non stop oppure con fermate intermedie, espressi notturni; Servizio Locale: Intercity, Servizio Ferroviario Regionale (SFR) e Servizio ferroviario metropolitano/comprensoriale.* *• Ipotesi di modello di esercizio merci: alla nuova linea sono destinati i treni merci intermodali di lunga percorrenza con velocita fino a 120 - 140 km/h.*	\	A cura RFI	RFI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
DE28	Comune di Desenzano	Desenzano	2-emergenza/6.5	25/11/2014	DVA-2014-0039103	*3.2 Traffico attuale e previsto* *La situazione del traffico nel giorno medio feriale del mese di maggio (anno 2007) per la linea storica Brescia - Verona mostra una circolazione totale giornaliera pari a 158 treni di cui 68 merci (pari al 43%), 52 treni di lunga percorrenza (33%) e 38 regionali (24%).* *Con l'ipotesi di capacità attribuibile ad una linea a doppio binario pari a 250 treni /giorno, il grado di impegno risultava quindi del 63,2% all'anno 2007.* *Lo "scenario a regime" (linea storica + linea AV/AC), secondo il programma di esercizio indicato dalla Relazione Tecnica di Esercizio, prefigura una circolazione totale pari a 338 treni/giorno in totale, di cui 178 treni merci pari al 52,7%, 84 treni a lunga percorrenza pari al 24,8% e 76 regionali pari al 22,5%.* *Sulla tratta storica, sempre nello scenario a regime, sono previsti 138 treni/giorno (Lunga Percorrenza: 6 treni; Regionali: 76 treni; Merci: 56 treni) ossia circolazioni inferiori a quelle indicate per la "situazione attuale": di questi, i treni regionali rappresentano il 55%.* *La percentuale di crescita del traffico merci risulterebbe pertanto, pari a + 157,4% considerando l'evoluzione da 68 treni/giorno (linea storica) a 178 treni/giorno (linea storica +AV/AC).* *Tale dinamica evolutiva deriva da previsioni della domanda risalenti agli studi propedeutici al Piano Generale dei Trasporti dell'anno 2000. […]*	\	A cura RFI	RFI
DE29	Comune di Desenzano	Desenzano	2-emergenza/6.5	25/11/2014	DVA-2014-0039103	*3.3 Tempi di viaggio con AV* *[…]* *L'esame dei dati fa emergere come i viaggiatori per l'utente dell'AV/AC siano percepibili (e fruibili) per la relazione diretta Milano-Verona che tuttavia, presuppone la disponibilità del bay pass di Brescia.* *[…]*	\	A cura RFI	RFI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
DE30	Comune di Desenzano	Desenzano	2-emergenza/6.5	25/11/2014	DVA-2014-0039103	*4-ANALISI CRITICA DEL MODELLO DI ESERCIZIO DELL'AV/AC* *Le osservazioni espresse al modello di esercizio riguardano, di fatto, elementi basilari dell'impostazione generale del progetto AV/AC, ossia:* *- le previsioni di domanda di trasporto, con specifico riguardo alla componente merci che, come visto, rappresenta il flusso circolante principale nello scenario a regime dell' AV/AC con ben il 61% del totale;* *- i parametri descrittivi del futuro servizio merci via ferrovia che, a loro volta, influenzano il dimensionamento del flusso dei treni merci previsti;* *- l'effettivo rispetto del concetto di esercizio "misto" per la linea AV/AC.* *In merito alle previsioni di traffico, caratterizzate dall'incremento del +157% dei treni merci fra scenario attuale e scenario a regime, l'attuale sfavorevole congiuntura economica, documentata ad esempio, dal Centro Studi Confetra, mostra che tra l'anno 2007 e l'orizzonte temporale dell'anno 2010 (anno di riferimento per le previsioni merci dell'AV/AC Milano - Brescia - Verona), il numero indice del trasporto ferroviario nazionale e passato da 100 (= anno 2007) al numero indice 65 nell'anno 2010 e addirittura a 50 nell'anno 2013.* *[…]*	\	A cura RFI	RFI
DE31	Comune di Desenzano	Desenzano	2-emergenza/6.5	25/11/2014	DVA-2014-0039103	*Anche il traffico merci internazionale (mercato del trasporto notoriamente con maggiore propensione all'utilizzo della ferrovia) conferma il trend negativo della ferrovia, come verificabile dalla base dati statistica di Alpinfo.* *Ad esempio, la ferrovia totalizzava sui valichi alpini principali (Frejus-Modane, Sempione, Chiasso Gottardo, Brennero e Tarvisio) 51,2 milioni di tonnellate di merci nell'anno 2007 e 46,4 milioni di tonnellate, nel 2012 con una flessione del 10% circa.* *Questa involuzione del traffico ferroviario dovrebbe indurre a rivedere su altra base il fattore di crescita del + 157% oppure, per lo meno, a traguardarlo nel media termine (ad esempio, dopo l'entrata in funzione del Tunnel di Base del Brennero previsto per il 2026) "spostando" la necessità di un potenziamento della capacità tra Brescia e Verona con una nuova linea.* *Oltre al fattore involuzione del traffico, si deve poi considerare in positivo rispetto alla competitività della ferrovia, l'incremento del carico media trasportato dai convogli merci, come descritto di seguito: anche tale elemento tuttavia, va nella direzione della diminuzione dei treni circolanti sulle linee in quanta ricerca l'aumento della produttività del trasporto.*	\	A cura RFI	RFI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
DE32	Comune di Desenzano	Desenzano	2-emergenza/6.5	25/11/2014	DVA-2014-0039103	*In sede di simulazioni di traffico (modello di calcolo SIMT), la massa media dei treni merci intermodali era per altro, stimata in 350 tonnellate e la lunghezza e di 650 m. Quest'ultimo valore e senz'altro accettabile in rapporto alle moderne caratteristiche dei treni merci europei. Non così la massa di merce trasportata che risulta realisticamente sottodimensionata del 50 + 60% già rispetto all'attuale situazione operativa del servizio ferroviario merci. Infatti, con lunghezze di 650 m, la composizione risulterebbe fino a 30 carri merci, addirittura con conseguimento (probabile) di valori prossimi alla soglia massima della massa trainabile (1.600 tonnellate). A tale soglia corrisponde un carico utile di circa ii 50÷55% della massa totale (escludendo le tare dei carri), ossia di 800+900 tonnellate.* *Una valutazione della componente merci futura riferita (tenendo canto che un coefficiente di utilizzo della capacità del 70-75% e considerato soglia di efficienza di un servizio intermodale) ad una massa media trainata di 550÷600 tonnellate per treno porterebbe ad una riduzione del traffico a regime sul corridoio Brescia - Verona, da 178 treni/giorno a circa 110 treni/giorno (valore arrotondato).* *L'esame del servizio merci sulla linea (componente di traffico principale del sistema AV/AC+ linea storica) e nello specifico sulla tratta a sud di Brescia ("by pass" di Brescia), suscita, oltre alle considerazioni sulle modalità di calcolo della componente futura del traffico merci, la riflessione più generale circa l'effettiva possibilità (o meno) di utilizzo dell'asse AV/AC da parte dei treni merci.*	\	A cura RFI	RFI
DE33	Comune di Desenzano	Desenzano	2-emergenza/6.5	25/11/2014	DVA-2014-0039103	*Attualmente sulla rete nazionale AV/AC non ci sono infatti, circolazioni di treni merci per le seguenti ragioni:* *- incompatibilità (difficile coesistenza) tra l'esercizio di treni LP e treni merci o meglio, penalizzazione della capacità del sistema non risultando omotachico il regime di circolazione con l'esercizio misto;* *- Rigorose specifiche di mantenimento delle caratteristiche plano-altimetriche del tracciato AV/AC e del materiale di armamento per garantire sempre condizioni di sicurezza alle alte velocità, standard non conservabili (o da verificare puntualmente e in modo sistematico) a seguito del transito sull'AV/AC di treni merci pesanti e con velocita > 100*÷120 km/h; *- Prezzo delle tracce sull'AV/AC per i treni merci;* *- Non disponibilità di un parco carri merci adeguato al campo di velocità > 120 km/h (ossia superiore al regime "SS", attuale limite per i carri merci);* *- Non necessità primaria di conseguire elevate prestazioni di velocità per ii servizio merci.* *Con tali premesse, la previsione di traffico merci sulla tratta AV/AC Brescia - Verona, non appare ne realistica come entità, ne fattibile come esercizio ferroviario in coerenza del resto, all'esperienza dell'AV/AC nazionale.*	\	A cura RFI	RFI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
DE34	Comune di Desenzano	Desenzano	2-emergenza/6.5	25/11/2014	DVA-2014-0039103	*Inoltre, la localizzazione dei raccordi, terminal intermodali e centri merci, ubicati in corrispondenza delle stazioni lungo la linea ferroviaria storica, richiederebbe percorrenze maggiori e probabili manovre aggiuntive con riflessi sul costo di trasporto ferroviario e sul livello di servizio offerto.* *In particolare poi, sulla linea AV/AC esterna di Brescia ("by pass") non considerando la componente merci (esclusa per quanta detto sopra) si avrebbero a regime:* *- Treni Lunga Percorrenza/giorno: 36* *- Treni Regionali: -* *- Treni merci /giorno: -* *- Treni totali /giorno: 36,* *ossia movimenti del tutto marginali nell'arco giornaliero per una linea AV/AC (capacita di 300 treni/giorno, secondo la Relazione Tecnica di Esercizio) e tra l'altro, da collocarsi nello scenario a regime.* *IMPEGNO DELLA TRATTA BRESCIA - VERONA CON AV/AC, SENZA CIRCOLAZIONE DI TRENI MERCI SULLA LINEA AV/AC E CON PREVISIONI DI TRAFFICO "CORRETTE" […]* *In sintesi, si può affermare che l'esame del programma di esercizio associato al progetto dell' AV/AC Brescia -Verona, evidenzia anomalie quali:* *- previsioni di traffico merci e viaggiatori risalenti agli studi del Piano Generale dei Trasporti dell'anno 2000, da aggiornare alla luce degli scenari macroeconomici e trasportistici che si sono delineati nel tempo;* *- instradamenti dei treni merci sulla linea AV/AC dei quali ad oggi, non si hanno esempi operativi sulla rete nazionale;* *- massa trainata dei treni merci intermodali inferiore di almeno ii 50% al dato reale, con conseguente effetto di significativa diminuzione del flusso di treni merci circolanti.*	\	A cura RFI	RFI
DE35	Comune di Desenzano	Desenzano	2-emergenza/6.5	25/11/2014	DVA-2014-0039103	5.1 Criteri generali Prima di procedere alla costruzione delle nuova linea AV, va valutata la possibilità di potenziare l'esistente linea con accorgimenti che vanno dalla riduzione della distanza tra le stazioni, potenziare il segnalamento, introduzione di un nuovo posto di movimento e l'elaborazione di simulazioni comparative dell'esercizio ferroviario (scenario a breve termine, comprensivo del completamento della SP19).	\	A cura RFI	RFI
DE36	Comune di Desenzano	Desenzano	2-emergenza/6.5	25/11/2014	DVA-2014-0039103	*5.2 Indirizzi per una nuova impostazione del progetto* *In relazione alle previsioni di traffico ferroviario, ormai datate (ossia non piu rispondenti agli scenari di domanda che si stanno delineando) e comunque sovrastimate per la componente merci, si dovrebbero formulare una nuova analisi di traffico e conseguentemente, una rigorosa verifica di coerenza domanda /offerta con il progetto AV/AC della tratta Brescia -Verona.* […]	\	A cura RFI	RFI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
DE37	Comune di Desenzano	Desenzano	2-emergenza/6.5	25/11/2014	DVA-2014-0039103	*9.2 Rete stradale secondo il Progetto Definitivo* *[…]* *Rispetto al PPre, si evidenzia come nel PD ef, gli itinerari stradali a servizio dei cantieri nella zona della Piana del Lavagnone, privilegino la SP ex SS567 che in effetti, consente i collegamenti diretti con la SP ex SS11/Tangenziale, limitando attraversamenti di aree urbanizzate con le limitazioni, per altro, sopra citate. Tuttavia si tratta di percorsi assolutamente inaccettabili visto il pregio della zona e la delicatezza dell'area.*	\	Precisato che (vedi osservazioneDE06) le aree di cantiere saranno ridefinite, la viabilità di accesso e collegamento verrà perfezionato in fase di PE e concordato con l'Ente.	SI
DE38	Comune di Desenzano	Desenzano	2-emergenza/6.5	25/11/2014	DVA-2014-0039103	10.1 Linea AV/AC e interferenze con la viabilità Risulta che i due CVV su A4 (Cascina Caporale e Strada Comunale Barbelena - Varrone e San Martino) non sono previsti nel progetto definitivo. *A fronte del pesante effetto barriera rappresentato dal tracciato dell'AV/AC, il mantenimento dell'attuale disegno dei collegamenti viari assume pertanto una valenza basilare e imprescindibile.* […] *Nel Progetto Definitivo, l'itinerario costituito dalla Strada Barbelena, Varrone e San Martino non trova continuità oltre il sedime dell'AV/AC pur se la stessa denominazione di "Strada Comunale" ne attesta il significato e ruolo nella maglia viaria di Desenzano del Garda. Analogamente in funzione locale assalta, si conferma la necessità del mantenimento dell'itinerario stradale di Cascina Caporale, anch'esso non previsto nel progetto definitivo.* […] Il progetto definitivo prevede una differente frequenza degli attraversamenti (da cascina Montonale a cascina San Rocco Lugana) la percorrenza aumenta da un CVV ogni 800m ad un CVV ogni 1200m. *Si precisa che nell'ambito del Piano del Governo del Territorio del Comune di Desenzano del Garda, i CVV della Cascina Caporale e della strada comunale Berbelena, Verrone e San Martino sono invece confermati e pianificati, come documentato dalle figure estratte dal PGT comunale.* *[…]*	\	Si ritiene che il territorio oggetto dell'osservazione del Comune sia sufficientemente ricucito attraverso il cavalcavia Via Montonale (pk 113+476), DAL CAVALCAVIA DI Via pergola (pk 115+212) e dal sottopasso di via S. Martino (pk 116+948).	NO
DE39	Comune di Desenzano	Desenzano	2-emergenza/6.5	25/11/2014	DVA-2014-0039103	[…] *Per quanto riguarda il CVF previsto sulla strada Comunale di Montonale nei pressi della cascina Grattarola (pk 113+454.43) si propone di ricollocare le aree del cantiere operativo posto a sud dell'autostrada, indicato con la sigla L.5.A.T.1 e l'area di stoccaggio indicata con la sigla L.5.S.T.3 ad ovest del progettato CVF, in quanto tali aree attualmente sono coltivate a vigneto.*	\	In sede di PE potrà essere rivisto il collocamento dell'area di stoccaggio ad ovest del CVF . La ricollocazione dell'area tecnica, che deve rimanere a ridosso dell'opera, non risulta possibile vista la vicinanza dell'abitazione	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
DE40	Comune di Desenzano	Desenzano	2-emergenza/6.5	25/11/2014	DVA-2014-0039103	*Si richiede di rettificare la prevista pista di cantiere asfaltata che attraversa la cascina Grattarola, prevedendola all'esterno della stessa.* *[…]* *Considerate pertanto le indicazioni del PGT e lo stato in essere del contesto della Cascina San Rocco Lugana (zona agricola con viabilità di servizio costituita da capezzagna non asfaltata), si richiede:* *• Il ridisegno dell'opera di scavalco (vedi schema seguente) con un nuovo allineamento dell'asse di attraversamento coincidente con il ponte esistente che attualmente scavalca l'autostrada.* *• Una modifica locale della viabilità d'accesso (rampa nord e rampa sud), allungando fin dove è possibile il rilevato in modo da ridurre l'impatto del viadotto in 6 campate.* *• Un piano di cantiere rispettoso dell'edificato, prevedendo a nord la rettifica della pista di cantiere che eviti la demolizione di una parte della cascina SAN Rocco Lugana e, a sud della linea AV/AC, che corra parallelamente al tracciato ferroviario sotto passando il CVF mediante l'utilizzo dello spazio intercorrente tra il secondo ed il terzo pilone del viadotto.*	\	Si provvederà a traslare verso ovest il nuovo cavalcavia al fine di salvaguardare la cascina S. Rocco. Si fa presente che la soluzione proposta preclude per ò il mantenimento in esercizio della viabilità di scavalco dell'autostrada in fase provvisoria. Con riferimento alla richiesta di allungare fin dove possibile il rilevato delle rampe al fine di ridurre l'impatto del viadotto in 6 campate , si ritiene che l'incremento di rilevato comporterebbe maggiore consumo di suolo rispetto all'attuale situazione oltre a comportare un maggiore costo dell'opera. Non si ritiene pertanto accoglibile tale proposta. Al fine di ridurre l'impatto su suolo agricolo, invece, per le viabilità di accesso al cavalcavia a sud è possibile un diverso andamento della viabilità di accesso rispetto a quella di progetto, che riprende in parte il tracciato della viabilità esistente e tende a rispettare l'attuale delimitazione dei fondi. Tali modifiche potranno essere concordate in fase di PE eventuali con le proprietà interessate. Inoltre è possibile eliminare la viabilità parallela alla rampa nord che da riscontro con i privati proprietari dei lotti interessati (mappali 309,195, 126) non sembra essere necessaria per l'accesso ai fondi.	SI
DE41	Comune di Desenzano	Desenzano	2-emergenza/6.5	25/11/2014	DVA-2014-0039103	*10.2 Rete Stradale* *Rotatoria (o "rotonda") di cucitura ubicata alla pk 111 + 826:* *[…]* *Si osserva la contrarietà alla soluzione proposta dal Pdef e in alternativa si esprime la richiesta della realizzazione di tale soluzione di scavalco che colleghi direttamente la via Grezze con la strada comunale di San Pietro Vaccarolo.*	\	La richiesta è accoglibile, conseguentemente saranno eliminati la rotatoria ed i rami Est e Ovest di via Bornade mantenendo il collegamento in progetto tra Via Bornate e Via Grezze. In sostituzione dell'attuale sottopasso di Via Grezze verrà realizzata una nuova strada ad Ovest dell'attuale sedime che sovrappassa la galleria artificiale della linea ferroviaria e scavalca l'A4 con un nuovo cavalcavia.	SI
DE42	Comune di Desenzano	Desenzano	2-emergenza/6.5	25/11/2014	DVA-2014-0039103	*10.3 Cantierizzazione* *[…]* *La principale rilevanza mossa al progetto definitivo per la tematica cantierizzazione è tuttavia, quella dell'occupazione (parziale ma non per questo trascurabile) di aree dell'importante sito del Lavagnone, patrimonio mondiale dell'Unesco*	\	Al fine di minimizzare l'impatto nell'area è stata studiata un'alternativa che prevede lo spostamento dei cantieri L4O2 e L4/5B1 in un'area a Sud-Ovest rispetto alla posizione di progetto, allontanandosi significativamente dal sito archeologico del lavagnone. Dovrà necessariamente essere mantenuta un'area tecnica in corrispondenza della porzione Nord-Ovest del cantiere L4O2 in corrispondenza dell'imbocco della galleria naturale di Lonato. In fase di PE sarà approfondita la viabilità pertinente alla nuova configurazione.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
637	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna - Sona - Verona	Nessun protocollo	26/11/2014	DVA-2014-0039107	*In data 17.10.2014 il sottoscritto aveva presentato delle Osservazioni alla procedura di VIA predisposte per il progetto […] delle Osservazioni che si erano limitate all'esame della documentazione relativa al tratto ferroviario , alla linea A.T. 132 kV e ai relativi cantieri, ricompresi tra il km 135 e il km 140 e quindi in quella parte di tracciato che interessa il Comune di Sommacampagna in Provincia di Verona, facente parte del lotto n. 7, un lotto che poteva essere così individuato "pk 133+265 a pk 140+698 + interconnessione Verona. Considerato che la "interconnessione Verona" non risulta essere mai stata approvata [...] potrebbe non rispettare la verifica di Ottemperanza. Più che una "osservazione aggiuntiva alla VIA", quanto oggi presentato potrebbe essere definita una OSSERVAZIONE alla VERIFICA DI OTTEMPERANZA", in considerazione che il progetto della Ferrovia AV/AC [...] sarebbe mancante della parte finale. [...] Sul sito web del Ministero dell'Ambiente nella Sezione "Valutazione VIA VAS" sono consultabili i documenti della procedura di VIA denominata "Sistemazione del nodo AV/AC di Verona" la cui istanza era stata presentata il 19.02.2004 e cioè in data successiva all'esame della Commissione VIA Nazionale Speciale che in data 28.8.2003 aveva espresso un parere: "Positivo con prescrizioni" al progetto della "Linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona". Ma in merito al progetto di: "Sistemazione del nodo AV/AC di Verona, se su questa pagina si legge che: "Con Delibera n. 18/2008/P del 15 dicembre 2008, la Corte dei Conti ha stabilito che la delibera CIPE n. 10/2008, di approvazione del Progetto Preliminare del Nodo AV/AC di Verona "non può ritenersi conforme a legge e ne va dunque ricusato il visto di legittimità". Pertanto la stessa delibera CIPE non è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale e l'iter di approvazione non si è perfezionato. [...] tutto ciò significa che il "NODO AV/AC di Verona" non è stato approvato e che quindi dovrebbe essere logica conseguenza che la VIA della "Linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV-AC Milano-Verona"… debba essere da ripresentare. […]*	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
540	On. Dal Moro e On. Zardini	Verona	Nessun Protocollo	25/11/2014	DVA-2014-0039109	*1) PROGETTAZIONE UNITARIA DI VERONA E PROVINCIA* *Alla luce delle premesse sin qui svolte sulla "frammentazione" progettuale, si ritiene di prioritaria importanza che l'attuale fase procedimentale venga prolungata al fine di consentire una completa pianificazione strategica del passaggio della linea A V/ AC nella provincia di Verona. In considerazione anche dei principi europei sulla valutazione di impatto ambientale, infatti, risulta fondamentale che gli enti coinvolti e i cittadini tutti possono partecipare all'iter di approvazione di un'opera pubblica avendo piena cognizione dei costi e dei benefici delle scelte progettuali. Tale facoltà risulta chiaramente pregiudicata laddove, come nel caso della progettazione dell'interconnessione merci di cui al punto successivo, non è possibile comprendere a pieno la documentazione perché frammentata da una progettazione parziale. L'impossibilità di avere una visione di insieme ossia di disporre di una progettazione unitaria pregiudica quindi una piena partecipazione al procedimento impedendo altresì di verificare la coerenza dell'opera con gli obiettivi che ci si propone di perseguire per lo sviluppo del territorio.* *Si richiede che la procedura di approvazione del progetto definitivo della linea Brescia-Verona venga approvato solo dopo la presentazione integrale delle tratte successive e collegate al nodo di Verona ovvero delle linee AV/AC riguardanti Verona ed il suo collegamento con Trento e Padova.*	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
541	On. Dal Moro e On. Zardini	Verona	Nessun Protocollo	25/11/2014	DVA-2014-0039109	*2) INTERCONNESSIONE MERCI DI VERONA* *Per quanto concerne l'attuale procedura, giova evidenziare che con il progetto preliminare del 2003, il nodo di Verona prevedeva lo spostamento dello scalo merci dall'attuale posizione (a sud della stazione di Verona P.N.) alla nuova posizione, a nord del Quadrante Europa con il conseguente ampliamento degli impianti del Quadrante Europa. Nel tratto iniziale del progetto di sistemazione del nodo era infatti prevista una variante alla linea storica, che si spostava a nord per consentire l'inserimento della linea AV/A C.* *Nello stesso tratto, la linea indipendente merci si disponeva in affiancamento a nord della nuova linea storica. L'ampliamento dell'attuale sede ferroviaria nel tratto compreso tra l'inizio dell'intervento ed il Quadrante Europa comportava la realizzazione di due opere di sottopasso della A22 e l'adeguamento sia a nord sia a sud delle opere di sottovia esistenti della Tangenziale ovest di Verona e della via Cason. La documentazione in osservazione sembra confermare tale impianto progettuale prevedendo, all'ultimo km della tratta Brescia-Verona, la realizzazione a nord della prima parte della c.d. Interconnesione Merci di Verona. Tale soluzione progettuale, che evidentemente predetermina la prosecuzione della successiva parte del tracciato verso il nodo di Verona e verso il Quadrante Europa,* ***non tiene tuttavia conto che non verrà più realizzato il nuovo scalo merci in Loc. Cason, a nord della linea esistente.*** *Conseguentemente, la derivazione a nord della linea merci già in progetto comporta l'impossibilità di realizzare l'ingresso diretto al Quadrante Europa, posto a sud dell'attuale linea, provocando un sostanziale depotenziamento di un polo infrastrutturale la cui valorizzazione è tuttora considerata prioritaria a livello nazionale ed europeo.* *- Si chiede pertanto una revisione del tracciato attuale laddove, prevedendo la realizzazione dell'interconnessione merci di Verona a nord della linea esistente, ne pregiudica l'ingresso diretto all'interporto del Quadrante Europa*	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
542	On. Dal Moro e On. Zardini	Verona	Nessun Protocollo	25/11/2014	DVA-2014-0039109	*3) MISURE DI COMPENSAZIONE E MISURE DI MITIGAZIONE AMBIENTALE :* *[...] È noto che l'articolo 4, comma 2, del decreto legge 70/2011 ha modificato il Codice dei contratti pubblici con riguardo alla disciplina riguardante le infrastrutture strategiche prevedendo espressamente che le eventuali opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale siano strettamente correlate alla funzionalità dell'opera.* *In tal senso si ritiene prioritario mitigare maggiormente l'impatto ambientale e sociale delle frazioni direttamente interessate dalla nuova linea A V/ AC e dalle opere correlate. Si tratta dei Comuni di Peschiera, Castelnuovo del Garda, Sona e Sommacampagna. In linea generale, è inoltre prioritario che il forte impatto della cantierizzazione sulla viabilità, da mitigarsi per tutta la durata dei lavori con adeguate barriere anti rumore e per il contenimento delle polveri, venga capitalizzato nella prospettiva di riqualificazione della rete viabilistica ma anche tecnologica della provincia di Verona.* *- Si auspica infatti che il rifacimento di numerose strada comunali e provinciali venga sfruttato per la realizzazione ed il potenziamento delle dorsali tecnologiche (fibra ottica) che, oltre ad essere considerate prioritarie dalla c.d. Agenda Digitale nazionale ed europea, costituiscono un fondamentale fattore di sviluppo economico e sociale.*	\	Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento delle polveri; a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, …. In prossimità delle abitazioni sarà privilegiato il posizionamento di barriere antipolvere. Riguardo alle misure compensative, queste ultime sono state tratte nell'ambito delle richieste degli Enti pubblici all'interno della procedura di Conferenza di Servizi.	SI Già previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
543	On. Dal Moro e On. Zardini	Verona	Nessun Protocollo	25/11/2014	DVA-2014-0039109	*3) MISURE DI COMPENSAZIONE E MISURE DI MITIGAZIONE AMBIENTALE :* *[...]* *Tanto premesso, si ritiene opportuno che vengano previsti due livelli di compensazione ambientale e sociale.* *-Da un lato, si richiede che vengano previste misure di mitigazione e compensazione per le specifiche criticità evidenziate nelle osservazioni delle stesse amministrazioni comunali.* *- Dall'altro, proprio in considerazione del complessivo impatto su tutta la comunità, si richiede che vengano predisposte opere di compensazione ambientale e sociale di interesse pubblico nella prospettiva di un ristoro collettivo dei danni diretti ed indiretti correlati dalla realizzazione dell'opera pubblica. In tale prospettiva, andranno valorizzati gli sforzi eventualmente compiuti dalle Amministrazioni per suggerire ed introdurre modifiche progettuali volte, non solo al contenimento dell'impatto ambientale e sociale, ma anche ad una maggior efficienza e razionalizzazione dei costi per la realizzazione delle opere e per la fase espropriativa.* *In linea con i più recenti orientamenti europei, la normativa italiana ha rivolto una nuova attenzione alla partecipazione delle piccole e medie imprese (PMI) agli appalti pubblici. L'art. 44 del citato decreto legge n. 201, oltre a modificare le disposizioni transitorie del D.L. 70/2011 relative alle varianti e alla conferenza di servizi (commi 3 e 4), ha previsto che la realizzazione delle grandi infrastrutture, comprese le infrastrutture strategiche, nonché delle connesse opere integrative o compensative, dovrà garantire modalità di coinvolgimento delle PMI (comma 7).* *- In tal senso, si richiede che nella realizzazione delle piccole opere collegate alla realizzanda linea AV/AC si adottino tutte le misure possibili volte a facilitare la partecipazione delle PMI locali alla fase di esecuzione dei lavori.*	\	Riguardo alle misure compensative, queste ultime sono state tratte nell'ambito delle richieste degli Enti pubblici all'interno della procedura di Conferenza di Servizi.	SI Già previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
544	On. Dal Moro e On. Zardini	Verona	Nessun Protocollo	25/11/2014	DVA-2014-0039109	*4) LA FASE ESPROPRIATIVA.* *A fronte dell'evidente complessità dell'opera e del considerevole impatto ambientale della stessa, si ritiene fondamentale che l'ente espropriante, in collaborazione con le Amministrazioni procedenti e gli enti locali coinvolti (Comuni), collabori con i soggetti espropriati al fine di pervenire ad un componimento dei reciproci interessi in modo celere e possibilmente senza contenziosi. Il riferimento che guida l'azione pubblica è l'art. 42 della Costituzione a mente del quale la proprietà privata è riconosciuta e garantita dalla legge e può essere espropriata per motivi d'interesse generale solo nei casi previsti dalla legge e salvo indennizzo. Trattandosi di un sacrificio che il soggetto espropriato compie a favore della collettività l'indennizzo deve essere reale e consentire la ricostituzione della situazione patrimoniale e non patrimoniale che l'espropriato aveva prima dell'esproprio. Oltre all'integrale ristoro economico contenuto nell'indennità espropriativa, tuttavia, assumono una grande rilevanza le modalità ed i tempi con i quali viene realizzata la fase espropriativa. In tale prospettiva complessiva, si ritiene di suggerire l'utilizzo di tutti gli strumenti possibili per la realizzazione dell'espropriazione attraverso il raggiungimento di accordi di esproprio bonari laddove possibile anche di natura collettiva. A tal fine, giova certamente che vi sia una predeterminazione delle indennità di espropriazione, da realizzarsi in collaborazione con gli enti locali e soprattutto con le categorie istituzionali ed economiche rappresentative dei soggetti espropriati su modello dell'accordo stipulato per la realizzazione del c.d. Passante di Mestre.*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che si procederà sulla base delle normative vigenti (DPR327/2001 e successive modifiche ed integrazioni) per il riconoscimento di indennizzi alle proprietà interessate in presenza di danni. In ogni caso prima della fase esecutiva si terranno incontri con le singole proprietà per approfondire con maggior dettaglio le tematiche interessate.	SI Già previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
545	On. Dal Moro e On. Zardini	Verona	Nessun Protocollo	25/11/2014	DVA-2014-0039109	*4) LA FASE ESPROPRIATIVA.* *[...] Per quanto concerne la rappresentanza dei cittadini, si auspica che venga ricercata la collaborazione con le amministrazioni comunali soprattutto laddove il tracciato passi vicino agli immobili abitati o utilizzati e ciò renda necessario la loro demolizione o il loro abbandono. In tal caso, infatti, le Amministrazioni comunali, potrebbero utilizzare gli strumenti giuridici ed urbanistici previsti dalla legge regionale del Veneto n. 11/2004 per agevolare il reinsediamento dei soggetti espropriati integralmente a chiaro beneficio della celerità e dell'economicità della procedura, oltre che del contenimento del danno sociale arrecato. Infatti con gli artt. 6, 7 36 e 37 della citata legge regionale n. 11/ 2004, e con l'art. 48. 1 bis della stessa legge che richiama l'art. 27, terzultimo comma della legge regionale n. 61/1985 le Amministrazioni comunali potrebbero raggiungere accordi pubblici - privati o di programma, ovvero utilizzare gli istituti della compensazione urbanistica e/ o del credito edilizio per permettere ai proprietari di aree ed edifici oggetto di esproprio di recuperare adeguata capacità edificatoria, anche nella forma del credito edilizio su altre aree e/ o edifici, anche di proprietà pubblica, previa cessione all'amministrazione dell'area oggetto di vincolo. In presenza di determinati presupposti, peraltro, la procedura di approvazione di eventuali variazioni urbanistiche sarebbe assai semplificata atteso che l'art. 27 della legge regionale n. 61/1985 consente, nel caso di esproprio di edificio, la ricostruzione di egual volume in area adiacente. A fronte di tale disponibilità delle Amministrazioni Comunali a svolgere un ruolo di facilitazione della fase espropriativa nell'ottica della leale collaborazione degli enti, si richiede che vengano predisposte specifiche misure/ opere compensative per i territori direttamente coinvolti dal passaggio della linea A V/ AC.*	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA	NO
546	On. Dal Moro e On. Zardini	Verona	Nessun Protocollo	25/11/2014	DVA-2014-0039109	*4) LA FASE ESPROPRIATIVA.* *[…] - Si richiede che venga istaurata una piattaforma tra amministrazioni procedenti, general contractor ed amministrazioni comunali per valorizzare le funzioni di controllo e di raccordo istituzionale svolte dalle Amministrazioni Comunali, dando con ciò concretezza al principio di leale collaborazione tra pubbliche amministrazioni;* *- Si consiglia all'ente espropriante di dare esecuzione alle prescrizioni del CIPE prevedendo nel progetto definitivo e con riferimento alle procedure di espropriazione e di indennizzo per le aree agricole la sottoscrizione di specifici accordi con le associazioni degli agricoltori dando adeguata risposta alle istanze di tutela delle singole realtà produttive. Si osserva che tale procedura è stata svolta con successo anche nel caso della realizzazione del Passante di Mestre.*	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CP25	Comune di Capriano del Colle	Capriano del Colle	12038	26/11/2014	DVA-2014-0039233	*[…] a) non è noto il piano di esercizio generale; in particolare il dato dei treni merci in transito risulta inattendibile in quanto ad oggi mai nessun treno merci è transitato su linee alta velocità / alta capacità […]*	\	A cura RFI	RFI
CP26	Comune di Capriano del Colle	Capriano del Colle	12038	26/11/2014	DVA-2014-0039233	*[…] b) sul tratto in progetto (Schunt) transiterebbero quindi solo 18 coppie di treni passeggeri rendendo l'investimento assolutamente insensato; sul punto manca inoltre una concreta valutazione dei costi/benefici da parte del CIPE in termini di giustificazione dell'investimento pubblico; […]*	\	A cura RFI	RFI
CP27	Comune di Capriano del Colle	Capriano del Colle	12038	26/11/2014	DVA-2014-0039233	*[…] c) La documentazione di analisi sulla quale è stata progettata l'opera, risalente nel tempo di oltre 10 anni, è superata e non tiene conto dello sviluppo territoriale del periodo indicato; […]*	\	Il progetto è stato elaborato su cartografia in scala 1:1000 aggiornata con un volo recente.	NO
CP28	Comune di Capriano del Colle	Capriano del Colle	12038	26/11/2014	DVA-2014-0039233	*[…] d) Ove la deviante di Montichiari fosse stata intesa all'epoca come necessaria per servire l'aeroporto di Montichiari, spiace prendere atto che tale aeroporto, ora come in passato, non ha assunto alcun rilievo sia in termini di passeggeri che di scalo merci rimanendo di fatto una aeroporto inutilizzato. Nemmeno idee o garanzie ci sono per il potenziamento futuro dell'infrastruttura; […]*	\	La richiesta non rientra nelle competenze del Proponente.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CP29	Comune di Capriano del Colle	Capriano del Colle	12038	26/11/2014	DVA-2014-0039233	*[…] Considerando queste premesse non rimane che constatare come sia da preferire il tracciato storico della linea Treviglio-Brescia-Verona senza la deviante di Montichiari. Si ridimensionerebbe così una importante spesa pubblica e si eviterebbe una smisurato consumo di suolo agricolo. Per le motivazioni suesposte il Comune di Capriano del Colle esprime parere contrario alla realizzazione dell'opera così come proposta.*	\	A cura RFI	RFI
LN13	Comune di Lonato del Garda	Lonato	30943	27/11/2014	DVA-2014-0039257	*[…]La presente, quindi, è da considerare come integrazione della precedente relazione già inviata ai vari Enti in data 5/11/20 14, precisando che la numerazione adottata segue quella della prima osservazione.* *9) LINEA PRIMARIA AT 132 Kv DA S.S.E. AC CALCINATO A S.S. TERNA LONATO* *La linea ad alta tensione in oggetto va ad alimentare il tratto AV/AC di Lonato e precisamente si tratta di una nuova dorsale che parte dalla centrale di distribuzione situata ai confini con il Comune di Castiglione delle Stiviere e si collega alla centrale di alimentazione AV/AC posta sul confine tra Calcinato e Lonato, a circa un chilometro dall'imbocco della galleria artificiale. Si ritiene che una nuova linea per la maggior parte del tracciato affiancata ad una dorsale già esistente vada ad aggravare notevolmente le servitù già esistenti e soprattutto venga diminuito il valore delle aziende agricole che utilizzano i terreni espropriandi, e di quelle destinate ad attività commerciali, che sono coinvolte dal percorso. Per le suddette attività, questo avviene ad esempio nel punto di cambio di direzione, in zona Corte Ferrarini dove i sostegni vengono notevolmente intensificati invadendo l'area di pertinenza di un pubblico locale e all'incrocio della linea con la strada statale per Montichiari, dove un sostegno occupa interamente l'area di pertinenza di un locale in corso di sistemazione; in entrambi i casi pregiudicando l'attività stessa oltre al valore. Si tratta di un notevole danno economico considerata la lunghezza del tracciato pari a circa otto chilometri. A quanto sopra va aggiunto il timore del notevole impatto prodotto dai campi elettromagnetici sulla salute dei cittadini.Dall'esame del tracciato, si evidenza inoltre che la nuova linea dovrà attraversare un'ampia zona costituita delle colline moreniche […] A seguito di quanto sopra esposto, si propone l'interramento della linea lungo un percorso che segua per quanto possibile le strade principali e di servizio esistenti, e si collochi nella restante parte lungo i confini degli appezzamenti agricoli senza interessare i nuclei abitati. Si ritiene che la modifica sia realizzabile anche in considerazione del fatto che l'interramento delle linee elettriche sia una modalità di operare che negli ultimi anni viene sempre più praticata in Italia e all'estero.*	\	L'interramento della Linea non si ritiene fattibile dal punto di vista economico. La soluzione di progetto rappresenta il miglior compromesso tecnico-economico. Si precisa che per l' elettrodotto sono in corso ottimizzazioni sul tracciato a seguito di richieste da parte del MATTM..	NO
LN14	Comune di Lonato del Garda	Lonato	30943	27/11/2014	DVA-2014-0039257	*10) AZIENDA WIERER - ZONA INDUSTRIALE CAMPAGNA/CAPOLUOGO* *Anche per l'azienda WIERER si sottolinea quanto richiesto nelle precedenti osservazioni già inviate in occasione della prima conferenza di servizi del 6/11/2014 in merito alla Galleria Artificiale (punto 3 delle precedenti osservazioni) (Oss. 8 Lonato) che interessa i piazzali di stoccaggio e di movimentazione. Con la presente si intende portare all'attenzione il fatto che tale azienda, da anni facente parte del tessuto produttivo di Lonato, pur avendo cessato la produzione, attualmente mantiene in attività il magazzino e probabilmente potrà riavviare la produzione di nuovi prodotti ora allo studio.* *Tale precisazione si rende necessaria per rafforzare quanto già richiesto in merito alla transitabilità dei piazzali e per evitare che la cantierizzazione fissa non vada ad interessare tale zona.*	\	Le opere di cantierizzazione interessano il piazzale Est con l'inserimento di un'area tecnica L4.AT.02 e relativa viabilità a ridosso della galleria. L'area posta a Nord dell'AT era già destinata allo stoccaggio provvisorio a servizio della Wierer a fronte dell'interessamento del relativo piazzale lato galleria.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
LN15	Comune di Lonato del Garda	Lonato	30943	27/11/2014	DVA-2014-0039257	*11) CONTRIBUTO DA PARTE DEL PARTITO DEMOCRATICO - SEZ. LONATO* *[...]Si è ritenuto pertanto di evitare ripetizioni, ma l'Amministrazione scrivente ritiene che, data la convergenza delle problematiche individuate, tali osservazioni costituiscano un valido rafforzativo di quanto già richiesto ai relativi punti evidenziati e a cui si rimanda per la discussione.* *Per quanto riguarda l'evidenziazione delle tematiche legate al potenziale inquinamento ambientale che potrebbe derivare dallo scavo in galleria, per la presenza delle numerose falde; riprendendo le precisazioni contenute nella precedente osservazione già depositata, e quindi ad integrazione della stessa, l'Amministrazione con la presente sottolinea la necessità di adottare tutti gli opportuni accorgimenti al fine di non arrecare danni o problemi all'approvvigionamento idrico dei pozzi comunali e irrigui. Inoltre, chiede che tutte le acque provenienti dalle lavorazioni di scavo e dai drenaggi vengano opportunamente filtrate e trattate prima del loro scarico in superficie o in altri corpi d'acqua al fine di evitare ogni forma di inquinamento.[...]*	\	In merito alle acque provenienti dalle lavorazioni di scavo e dai drenaggi provenienti dalle lavorazioni le stesse saranno trattate nel rispetto della normativa vigente.	SI Già Previsto
LN16	Comune di Lonato del Garda	Lonato	30943	27/11/2014	DVA-2014-0039257	*11) CONTRIBUTO DA PARTE DEL PARTITO DEMOCRATICO - SEZ. LONATO* *[...]* *A tal proposito, in fase di progettazione esecutiva tale problematica dovrà essere affrontata in modo adeguato anche informando l'Amministrazione sulle soluzioni progettuali che saranno adottate.* *Allo stesso modo si chiede che vengano fornite tutte le informazioni riguardanti le modalità di rimozione e trasferimento dei materiali giacenti presso la discarica della ditta Feralpi, interessata dal tracciato AV/AC.* *Infine, si raccomanda che le imprese esecutrici di tutti i lavori, sia in appalto che in subappalto, siano dotate di un'idonea copertura assicurativa in grado di affrontare il risarcimento dei danni strutturali e ambientali diretti ed indiretti che potrebbero essere causati al territorio, alle strutture ed alla cittadinanza in caso di incidente o altro.*	\	I rifiuti verranno rimossi dal GC limitatamente al sedime ferroviario. Per le assicurazioni sono già previste	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
536	Sig.ra Tommasi Cinzia	Sona	Nessun Protocollo	22/11/2014	DVA-2014-0039306	*[...] in qualità di proprietaria dell'abitazione sita in via A. Messedaglia 37/B, dati catastali:* *sez.D foglio 6, mappale n°403 sub 6, e del terreno sito in : foglio 25, mappale 698 considerata area rurale e mappale 702 considerato vigneto.* *A titolo di esproprio parziale (n° piano 149 del comune di Sona) delle aree dei mappali 698 (di mq.124) e 702 (di mq.292), elenco in seguito i disagi futuri sia in fase di costruzione che a opera ultimata.* *1) perdita dei posti auto siti nel terreno espropriato,* *2) difficoltà di accesso all'abitazione dovuta alla cantieristica,* *3) danni strutturali all'abitazione dovuti alle varie trivellazioni e scavi per l'opera,* *4) danni strutturali all'abitazione dovuti alle vibrazioni del transito di treni veloci e treni ad alta capacità al termine dell'opera,* *5) deprezzamento delle proprietà (abitazione e terreni),* *6) impossibilità di vendita totale o parziale dei beni,* *7) disagi abitativi dovuti al transito dei mezzi pesanti da cantiere,in termini di rumore e polveri a scapito di salute e aumento di stress.* *Con la presente comunico di oppormi all'esproprio.* *Manifesto la mia contrarietà alla costruzione dell'opera AV./AC.*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che gli indennizzi relativi alle proprietà interessate saranno effettuati sulla base delle normative vigenti (DPR 327/2001 e successive modifiche ed integrazioni); in ogni caso prima della fase esecutiva si terranno incontri con le singole proprietà per approfondire con maggior dettaglio le tematiche interessate. Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, …	SI Già previsto
535	Sig.ra Zanetti Cristina	Sona	Nessun Protocollo	22/11/2014	DVA-2014-0039315	*[...] in qualità di proprietaria dell'abitazione sita in via A. Messedaglia 37/B, dati catastali:* *sez.D foglio 6, mappale n°403 sub 5, e del terreno sito in : foglio 25, mappale 699 considerata area rurale e mappale 703 considerato vigneto.* *A titolo di esproprio parziale (n°piano 154 del comune di Sona) delle aree dei mappali 699 (di mq.118) e 703 (di mq.298), elenco in seguito i disagi futuri sia in fase di costruzione che a opera ultimata.* *1) perdita dei posti auto siti nel terreno espropriato,* *2) difficoltà di accesso all'abitazione dovuta alla cantieristica,* *3) danni strutturali all'abitazione dovuti alle varie trivellazioni e scavi per l'opera,* *4) danni strutturali all'abitazione dovuti alle vibrazioni del transito di treni veloci e treni ad alta capacità al termine dell'opera,* *5) deprezzamento delle proprietà (abitazione e terreni),* *6) impossibilità di vendita totale o parziale dei beni,* *7) disagi abitativi dovuti al transito dei mezzi pesanti da cantiere, in termini di rumore e polveri a scapito di salute e aumento di stress.* *Con la presente comunico di oppormi all'esproprio.* *Manifesto la mia contrarietà alla costruzione dell'opera AV./AC.*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che gli indennizzi relativi alle proprietà interessate saranno effettuati sulla base delle normative vigenti (DPR 327/2001 e successive modifiche ed integrazioni); in ogni caso prima della fase esecutiva si terranno incontri con le singole proprietà per approfondire con maggior dettaglio le tematiche interessate. Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, …	SI Già previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
BV02	Consorzio di Bonifica Veronese		21440	25/11/2014	DVA-2014-0039339	*[…] si inviano su allegato supporto informatico CD-ROM le osservazioni di nostra competenza. In estrema sintesi, il tracciato della tratta AV/AC Brescia - Verona interesserà alcuni corsi d'acqua naturali e decine di canali e condotte irrigue a gravità e in pressione, di proprietà consortile e private. Data la natura assai permeabile dei suoli, è necessario venga garantita la continuità del servizio irriguo anche durante le fasi di costruzione dell'opera, in difetto del quale sono prevedibili gravissimi danni all'economia agricola di questo territorio.*	\	La continuità idraulica dei canali sarà garantita anche in fase di costruzione.	SI Già Previsto
BV03	Consorzio di Bonifica Veronese		21440	25/11/2014	DVA-2014-0039339	*[…] si inviano su allegato supporto informatico CD-ROM le osservazioni di nostra competenza. [...] Il parere favorevole all'esecuzione dell'opera è quindi subordinato alla puntuale realizzazione di tutte le opere di ripristino del corretto deflusso dei corsi d'acqua naturali e del buon funzionamento delle opere irrigue.*	\	In fase di progettazione esecutiva saranno definite con precisione tutte le risoluzioni delle interferenze idrauliche.	SI
FL37	Comune di Flero	Flero	8504	28/11/2014	DVA-2014-0039343	*[...] L'analisi della documentazione progettuale in argomento, ai fini della verifica della compatibilità con il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale e con le linee di sviluppo del "Sistema Brescia" nelle sue differenziate strategiche componenti , ha evidenziato sostanziali criticità e lacune, che di fatto impediscono una obiettiva valutazione trasportistica , oltre che in termini di costi/benefici attualizzati circa le altemative progettuali sondate e le scelte effettuate, anche in merito alle motivazioni a base delle ipotesi di tracciato formulate e della sostenibilità del programma di esercizio ipotizzato. L'accertamento della compatibilità ambientale della tratta ferroviaria in oggetto risale alla deliberazione CIPE del 5 dicembre 2003 e si fonda su elaborazioni ed analisi territoriali (SIA) svolte precedentemente e quindi alquanto datate. Il periodo intercorso ha apportato considerevoli mutamenti allo scenario antropico dei territori interessati (si considerino ad esempio la diffusione delle aree urbanizzate, il generale riassetto viabilistico o le modificazioni al tessuto economico di interi distretti). L'obiettivo di assicurare un sostenibile inserimento dell 'infrastruttura ferroviaria non può pertanto prescindere da una attenta analisi dello stato attuale, deponendo a favore di una procedura V.I.A. che non sia strettamente ed esclusivamente mirata alle sole parti progettuali significativamente variate rispetto al progetto preliminare, ma finalizzata a rendere compatibile l'intera opera alle mutate componenti ambientali. La rivalutazione dinamica degli impatti che possono derivare dalla realizzazione e dall'esercizio dell'opera non può che contribuire a perfezionare la stessa, ottimizzandone l'investimento.*	\	Si nota che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati, si osserva che a seguito di tale delibera dalla fine del 2003 la fascia di territorio interessata dalle opere è stata oggetto di vincolo preordinato all'esproprio.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
FL38	Comune di Flero	Flero	8504	28/11/2014	DVA-2014-0039343	*[...]* *Strettamente connessa alla tematica, la necessità di attualizzare le scelte progettuali relative alla viabilità di cantiere all'effettivo assetto (o alle variazioni già programmate in via definitiva) della rete stradale, che ha subito sostanziali modifiche nel corso degli ultimi anni.* *A questo si aggiunga la carenza di dati e di riferimenti certi sull'attualità del modello di esercizio (tempi di percorrenza delle tratte, frequenze, ipotesi d'orario, fermate programmate ecc.) considerato dai progettisti, che non consente di approfondire le ricadute degli impatti sul sistema insediativo ed economico bresciano in relazione al tracciato ferroviario proposto. E' ragionevole assumere, infatti, che debba essere la rete infrastrutturale ad adeguarsi all'esercizio progettato e non viceversa.* *L'assenza di tali contenuti risulta ancor più significativa se si considera che il dimensionamento delle opere civili, attualmente oggetto di valutazione e approvazione, risulta impostato sulle medesime stime e sui dati di traffico del progetto preliminare (redatto nel 2002). Tali riferimenti, evidentemente, appaiono oggi superati per un loro effettivo utilizzo nella cornice demografica, socio-economica, normativa e organizzativa attuale.* *A riguardo, quindi, prodromica all 'approvazione del progetto definitivo dell'opera, si rileva la necessita di avviare una nuova fase di studio e aggiornamento degli scenari prestazionali e delle ipotesi di esercizio ferroviario, a riconferma della bontà dell'opera così come attualmente concepita, ovvero per individuare e dimensionare più correttamente le infrastrutturazioni indispensabili per l'esercizio riprogrammato.*	\	a cura RFI	RFI
FL39	Comune di Flero	Flero	8504	28/11/2014	DVA-2014-0039343	*[...] In tale contesto non pare di poco conto la ventilata ipotesi che, per ragioni riconducibili ad aspetti tecnici (mantenimento standard di sicurezza richiesti per armamento e materiale rotabile tratte ad AV/AC, indisponibilità parco carri merci adeguati), trasportistici (difficile se non impossibile coesistenza su linea AV/AC di regime di circolazione misto merci-passeggeri) ed economici (elevato prezzo delle tracce su linea AV/AC), la previsione di traffico merci sulla tratta AV/AC Brescia -Verona parrebbe pura utopia. Non da ultimo, a tutto vantaggio dell'economicità dell'investimento, si sottolinea l 'esigenza della configurazione di un nuovo servizio AV Milano-Brescia- Verona-Vicenza-Padova-Venezia integrato con l'offerta di servizi regionali e in grado di rispondere efficacemente alla reale domanda di mobilità esistente sulla medesima direttrice. Si impone quindi la necessità della messa a disposizione da parte dei progettisti di nuove analisi, per una più compiuta e appropriata valutazione della proposta di infrastrutturazione in esame, esigenza che si concretizza inevitabilmente con l'interruzione dei termini previsti per il deposito delle osservazioni degli enti locali e territoriali, per permettere un tempo congruo e utile al completamento di tali approfondimenti, certamente non inferiore a 90 giorni. La richiesta non costituisce peraltro un rallentamento dell'iter approvativo del progetto definitivo, considerato che la legge di conversione del decreto "Sblocca Italia" ha infatti modificato il comma 10 dell'art. l, prevedendo che la approvazione del Contratto di Programma siglato l'8 agosto scorso tra MIT e RFI (e che contiene il finanziamento del primo lotto costruttivo dell'AV Brescia-Verona) non avvenga ope legis (come prevedeva il decreto-legge), ma secondo l'ordinaria procedura di decreto interministeriale, registrato presso la Corte dei Conti e previo parere delle commissioni parlamentari competenti, con ciò dilazionandone l'efficacia di almeno 60/120 giorni.*	\	a cura RFI	RFI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
FL40	Comune di Flero	Flero	8504	28/11/2014	DVA-2014-0039343	*1. Quadro di riferimento e scenario strategico* *Non si può non sottolineare che lo scenario insediativo - territoriale, sociale e trasportistico, assunto a riferimento undici anni fa (se non addirittura 23 anni fa, in occasione dello studio di fattibilità e della sua valutazione) è certamente obsoleto. Per questo motivo non pare adeguato assumere un impegno così gravoso, sul piano ambientale e su quello dell'investimento finanziario senza riverificare i dati di ingresso di un progetto e le risultanze di una VIA che risalgono al 2003.*	\	Per quanto riguarda gli aspetti inerenti l'esercizio si rimanda ad RFI. Più in generale si fa presente che l'approvazione del Progetto del 2003 ha visto la contestuale apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, reiterato regolarmente dal CIPE e vigente tutt'oggi sulla fascia di tracciato dell'intera opera.	RFI
FL41	Comune di Flero	Flero	8504	28/11/2014	DVA-2014-0039343	*[...] Dai dati e dalle informazioni disponibili ed in assenza di un preciso Programma di Servizio, emerge che il cosiddetto "Shunt" sarà in grado di essere utilizzato solamente dai treni a lunga percorrenza ad AV per il trasporto passeggeri dei quali, le fermate in territori o bresciano, che non corrisponderanno ad ogni transito sulla linea, saranno suddivise fra la stazione di Brescia e quella d i Montichiari, mentre il materiale rotabile esistente del servizio passeggeri e del servizio merci in uso sulla direttrice MI-VE dovrà, per inadeguatezza tecnologica, continuare ad utilizzare la linea storica. Se questo è lo scenario reale, è evidente che l'infrastruttura ed il cospicuo investimento programmati non porteranno alcun significativo beneficio al sistema di trasporto bresciano sia passeggeri, che merci, che continuerà a soffrire delle carenze e delle disfunzioni che oggi lo caratterizzano.* *Questa amministrazione ritiene necessario che prima dell'approvazione del progetto definitivo sia riconsiderato lo scenario complessivo nel quale l'infrastruttura si inserisce per valutarne anche l'impatto socio-economico che la stessa produce sul Sistema Bresciano, fattore non secondario per l'espressione di un parere consapevole. Ciò detto, al fine di una maggiore precisione e per fugare qualsiasi fraintendimento, si ritiene indispensabile che il progetto dello shunt venga visto in funzione di una riqualificazione del sistema ferroviario bresciano con particolare riferimento alle relazioni e alle sinergie che si devono sviluppare con lo scalo merci bresciano della "Piccola" e con la reale destinazione dell'aeroporto di Montichiari , ancora oggi non chiaramente definita. Anche a questo fine si ribadisce l'indispensabile necessità che lo scenario di servizio si traduca in un impegno-programma da parte di RFI per l'attività di trasporto persone e merci sulla linea Milano-Brescia/Montichiari-Verona e non solo uno scenario astratto a supporto delle decisioni infrastruttura li prese.*	\	Si rimanda a RFI	RFI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
FL42	Comune di Flero	Flero	8504	28/11/2014	DVA-2014-0039343	*2. Adeguatezza e attendibilità della documentazione esaminata* *La documentazione depositata del Progetto definitivo e dello Studio di impatto ambientale, evidenza l'obsolescenza sia della base topografica impiegata e conseguentemente dell'attuale stato dei luoghi, sia delle informazioni poste alla base della proposta di progetto. Nonostante gli elaborati di progetto e quelli del SIA riportino come data di revisione il mese di luglio 2014, le informazioni negli stessi contenute si riferiscono, come si dirà più avanti , a situazioni antecedenti di alcuni anni ed ora completamente modificate che compromettono in alcuni casi le scelte assunte. In particolare si evidenzia che:* *- relativamente agli strumenti di pianificazione il progetto fa riferimento al PGT del Comune di Flero del 2011 e non al PGT approvato con delib. CC. n.3 del 24/3/2012 secondo il quale alcune previsioni riferite alla cantierizzazione non risultano più necessarie, né realizzabili;* *- relativamente alle interferenze con le infrastrutture idrauliche, le indicazioni progettuali contenute negli elaborati esaminati, non sono sufficientemente approfondite per consentire la corretta valutazione [...] data la natura dell'infrastruttura da realizzare, le opere di cantierizzazione sono ingenti e costringono al ridisegno del sistema irriguo per tutti i mappali interessati dalla viabilità di servizio alla nuova infrastruttura durante la fase di cantierizzazione e per il collegamento delle aree necessarie alla logistica, siano esse aree di cantiere operativo, logistico, di armamento , tecniche o di stoccaggio;* *- relativamente al traffico i dati impiegati sembrano risalire a indagini effettuate nel 2004, quando cioè non era ancora in funzione la nuova SP19. È pertanto evidente che si tratta di dati inadeguati e non più rispondenti alla realtà;*	\	Premesso che Il progetto è stato redatto sulla base di cartografie derivate da un volo recentemente effettuato, si evidenzia che la risoluzione delle interferenze con il reticolo idraulico/irriguo verrà affinata in fase di Progettazione Esecutiva.	SI Già Previsto
FL43	Comune di Flero	Flero	8504	28/11/2014	DVA-2014-0039343	*[...]* *- relativamente alla componente ambientale del rumore si richiama anzitutto la necessità che il progetto esecutivo dell'infrastruttura sia realizzato in conformità a quanto indicato all'art. 4 del DPR 18 novembre 1998 n. 459, "Regolamento recante le norme di esecuzione dell'art. Il della legge 26 ottobre 1995, n. 448, in materia di inquinamento acustico derivante da traffico ferroviario" verifica che non è ad oggi nota ; inoltre si segnala che dalla documentazione del progetto definitivo relativa alla cantierizzazione emerge come la componente rumore sia stata valutata in termini assolutamente generali e generici e scarsamente contestualizzati ai siti presenti nel Comune di Flero. È conseguentemente indispensabile conoscere le puntuali elaborazioni atte a garantire quanto genericamente affermato nel progetto e nel SIA e la dimostrazione che i cicli di lavorazione previsti dal Cantiere L.2.0.4. siano conformi alla zonizzazione acustica comunale. Questo vale anche per il Cantiere di armamento posto in adiacenza del con fine comunale.*	\	Il Progetto Definitivo ha svolto in modo compiuto tutte le analisi finalizzate al dimensionamento delle mitigazioni acustiche in conformità al DPR 459/1998. Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato.	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
FL44	Comune di Flero	Flero	8504	28/11/2014	DVA-2014-0039343	*3.1 Considerazioni generali* *Il progetto definitivo e il relativo SIA appaiono fortemente orientati a privilegiare le "ragioni" trasportistiche della linea AV/AC a scapito degli aspetti insediativi , paesaggistici ed ambientali. Ciò è deducibile dalla modalità superficiale e "burocratica" con la quale vengono riportate le indicazioni degli strumenti di pianificazione in particolare il PPR e il PTC del Parco del Monte Netto senza spiegare come il progetto abbia tenuto conto delle indicazioni di questi strumenti. Non meno carente risulta l'individuazione e la descrizione dei caratteri, dei valori e dei disvalori delle aree coinvolte dalle opere di costruzione dall'infrastruttura.* *Nel caso specifico delle aree di cantiere non risulta, perché non viene data una descrizione neppure sommaria, che siano state valutate alternative alle localizzazioni proposte per le varie tipologie di insediamento come risulta previsto dall 'art. 27, comma 5, lettera d) del D. Lgs.vo n.152/2006. Non si è tenuto in alcun conto il tema del consumo di suolo che, anche se considerato "temporaneo" nel caso dei cantieri, e al di là degli indennizzi monetari, costituisce pur sempre un elemento di forte impatto ambientale per la modificazione degli equilibri ecologici, per l'impoverimento del sistema agricolo e per la riduzione di produttività del suolo ripristinato. Altro elemento di forte perplessità è rappresentato dalla filosofia del progetto per la quale l'impatto paesaggistico é affrontato semplicemente come occultamento degli elementi distonici e contrastanti . Un chiaro esempio lo si trova a pag. 21 della Relazione dello Studio di Impatto Ambientale quando si legge "dare sono previste dune perimetrali realizzate con il terreno di scotico. [...] costituirà, [...]un elemento di attenuazione dell' paesaggistico, che potrà essere integrato con interventi di inarbustimento a lato delle dune stesse ".*	\	Si evidenzia che proprio al fine di minimizzare il consumo di suolo e l'impatto sul territorio che l'83% del tracciato dell'intera opera (e il 100% per quanto riguarda il territorio di Flero) è previsto in stretto affiancamento ad altre infrastrutture (ACP, A4, Linea FS TO-VE). Per le occupazioni temporanee si rimanda al punto NE03. Le questioni indicate inoltre sono state anche oggetto di richiesta di integrazioni di cui alla lettera del MATTM prot. CTVA-2014-0004376 del 23.12.2014; le integrazioni sono state trasmesse dal Consorzio Cepav due al MATTM in data 06.02.2015.	SI parziale

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
FL45	Comune di Flero	Flero	8504	28/11/2014	DVA-2014-0039343	*[....]Tale affermazione sembra non accorgersi del carattere distintivo del paesaggio agrario attraversato dal tracciato che, almeno fino a Montichiari, è completamente pianeggiante e privo di "dune" che costituiranno pertanto una anomalia morfologica e pertanto una evidente intrusione paesaggistica.* *Lo Studio di Impatto Ambientale prende in considerazione quali aree di potenziale criticità paesaggistica della Provincia di Brescia solo l'imbocco est della galleria Lonato- progressiva km 110, il sistema Frassino-Baccolto-Mincio, dalla progressiva km. 122,3 alla progressiva km 125,2. Dimentica però di evidenziare e pertanto di valutare tutta la fascia ai piedi del Monte Netto attraversata dall'infrastruttura e sede di diverse aree di cantiere e/o tecniche e/o di stoccaggio. Si ricorda al riguardo che il Monte Netto è Parco Regionale ed è classificato dal PPR fra gli elementi identificativi del paesaggio regionale. A questo riguardo, sia il progetto definitivo, sia lo Studio di Impatto Ambientale trascurano l'impatto visivo che la nuova infrastruttura produce. Infatti non si ritrova nella documentazione alcuna valutazione dell 'andamento altimetrico della TAV/AC in relazione a quello della già realizzata SP 19, né sono contemplati adeguati interventi di mitigazione. Al riguardo, parrebbe (non esistono sezioni o profili che contemplino entrambe le infrastrutture) che il profilo altimetrico della TAV/AC non coincida con quello della SP19, ma si posizioni ad una quota superiore aumentando l'interferenza/occlusione visiva da nord verso sud proprio in direzione del Monte Netto (definito dal PPR "Emergenza della pianura lombarda"). Non è previsto alcun progetto di ripristino delle aree utilizzate per la cantierizzazione, di qualsiasi tipo esse siano, una volta esaurita la loro funzione, che consenta una qualsiasi valutazione di merito.*	\	Per quanto concerne la realizzazione di dune, queste si ritengono la miglior soluzione per x schermare la presenza delle aree di cantiere, accantonare il terreno vegetale per le attività di ripristino, ridurre l'impatto acustico e delle polveri. Per quanto riguarda gli approfondimenti paesaggistici relativi alle aree a parco questi sono stati oggetto di integrazioni richieste dal MATTM e già fornite. Il progetto plano altimetrico è già il frutto di ottimizzazioni compatibilmente con i vincol delle specifiche tecniche ferroviarie. Tutte le aree utilizzate per la cantierizzazione saranno ripristinate all'utilizzo precedente ai lavori.	SI parziale
FL46	Comune di Flero	Flero	8504	28/11/2014	DVA-2014-0039343	*[....]* *Si rimarca anche l'attenzione al crono-programma degli interventi mitigativi e delle opere accessorie alla cantierizzazione al fine di evitare qualsiasi interferenza, anche temporanea, con la viabilità ordinaria che serve l'abitato.* *Si considera infine imprescindibile prevedere:* *- il ripristino dei luoghi e il recupero ambientale a fine cantiere con le garanzie adeguate in termini fideiussori ed un piano definitivo di ripristino;* *- il ripristino ambientale delle aree dedicate alle piste di cantiere;* *- la realizzazione di adeguate opere mitigative lungo il tratto ferroviario la cui altezza superi di 0,50 ml. il piano di campagna.*	\	Il cronoprogramma di dettaglio verrà sviluppato in sede di Progetto Esecutivo. Il Progetto prevede il ripristino dell'area di cantiere nonché adeguate misure di mitigazione.	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
FL47	Comune di Flero	Flero	8504	28/11/2014	DVA-2014-0039343	*3.2 Considerazioni relative al territorio del Comune di Flero* *3.2.1 Interferenze con il Parco Regionale del Monte Netto* *il progetto definitivo attraversa l'intera parte del Parco Regionale del Monte Netto che ricade nel Comune di Flero. La Delibera CIPE n. 120/2003 prescriveva "Il progetto definitivo non dovrà prevedere la realizzazione di aree di cantiere all'interno delle aree a parco, mentre dovrà prevedere opportuni interventi di miglioramento e riqualificazione ambientale delle valli fluviali, anch'essi da definirsi in accordo con gli Enti Parco dei fiumi Serio ed Oglio.".* *Al riguardo si rileva che il CIPE non cita il Parco Regionale del Monte Netto fra i parchi considerati (sono citati solo due parchi fluviali) in quanto nel 2003 il parco non era ancora stato istituito dalla Regione. Ciò non può però diventare l'alibi per cui le relazioni e i documenti che supportano il progetto e il SIA, che si dicono aggiornati al 2014, non forniscono alcun elemento, né tantomeno alcuna azione significativa, a dimostrazione che il piano del parco, che secondo la legislazione della Regione Lombardia ha valore di piano paesaggistico, e i caratteri e le componenti paesaggistico-ambientali che lo contraddistinguono, siano stati adeguatamente considerati. Seppur il Parco del Monte Netto sia nominato in alcuni documenti, non si ravvisa nelle scelte progettuali quell'attenzione che le peculiarità di tale territorio e la sua natura di parco regionale avrebbero richiesto.*	\	Premesso che occorre tener conto che la posizione del cantiere L.2.O.4 è strategica per la realizzazione del viadotto, l'area del cantiere sarà ridotta in estensione e si è inoltre disponibili, in fase di Progettazione Esecutiva, a concordare con il Comune una possibile rilocalizzazione della porzione di cantiere eliminata.	SI
FL48	Comune di Flero	Flero	8504	28/11/2014	DVA-2014-0039343	*[...] Si rileva inoltre che quanto affermato dal progettista nella Verifica di ottemperanza quando scrive che "All'interno delle aree Parco non sono state previste aree di cantiere vere e proprie (intendendo per aree di cantiere zone destinate alla permanenza di un certo numero di strutture produttive ed interessate da opere civili come basamenti, impianti, baraccamenti , ecc.), ma bensì aree tecniche o aree destinate allo stoccaggio ed al transito di mezzi ..." non corrisponde agli elaborati progettuali relativi alla Cantierizzazione". Infatti all 'interno del Parco regionale è prevista l'area di cantiere (L.2.0.4) di ben 122.570 mq . nella quale sono previsti un magazzino, un 'officina, una tettoia per mezzi e materiali, un capannone di prefabbricazione. un impianto di betonaggio,una piattaforma di stoccaggio dei prefabbricati, refettorio. servizi. uffici , ecc. Altro aspetto di particolare rilevanza per i territori di un parco agricolo risulta essere quello delle mitigazioni e della restituzione dei terreni agricoli alle condizioni ante-operam. Al riguardo si sollevano perplessità sul fatto che lo scotico di 40 cm effettuato nelle aree di cantiere e poi riprisitnato a fine lavori - sia sufficiente a garantire una produttività agricola paragonabile a quella esistente. Analogamente risulta criticabile che lo stoccaggio di materiali e le lavorazioni del cantiere non costituiscano un inquinamento nei confronti del suolo ch e li ospita. Ultimo argomento, non per importanza, che non risulta adeguatamente affrontato riguarda la struttura ecologica dell 'area. Il progetto, non solo separa in due parti il territorio del parco e quelli immediatamente adiacenti, ma genera anche delle aree intercluse fra la SP 19 e la linea AV/AC. È evidente che tale ferita non può essere risolta garantendo la sola ricormessione funzionale di strade e corsi d'acqua come appare nel progetto, ma deve fornire le opportune soluzioni e prevedere gli interventi necessari a restituire un bilancio ambientale equivalente allo stato ante operam.*	\	In sede di Progetto esecutivo si ridurrà l'estensione del cantiere operativo L.2.O.4. Le modalità di scotico e di ripristino delle aree che verranno utilizzate temporaneamente come cantieri e/stoccaggi sono ampiamente collaudate nelle altre tratte di opere AV precedentemente realizzate (Milano-Bologna) o in corso di realizzazione (Treviglio-Brescia) ed hanno garantito una funzionalità all'uso agricolo paragonabile a quella precedente l'intervento. Per quanto riguarda lo stoccaggio di materiali questo sarà effettuato dopo le opportune caratterizzazioni predisposte nell'ambito del Piano di Utilizzo delle Terre in fase di Progettazione Esecutiva. Sono previsti infine interventi per restituire un bilancio ambientale equivalente allo stato ante-operam attraverso opere a verde e passaggi fauna.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
FL49	Comune di Flero	Flero	8504	28/11/2014	DVA-2014-0039343	*3.2.2. Interferenze dell'infrastruttura con il sistema delle acque* *La costruzione della AC/AV e delle opere di cantierizzazione determinano interferenze dirette e permanenti tra i canali principali del Reticolo Idrico e la linea ferroviaria stessa e interferenze indirette tra i canali e le opere di ripristino della viabilità e dei servizi interferiti con la linea AV/AC e le opere del Reticolo Idrico Minore (R.I.M.). Tali interferenze, nel tratto di specifico interesse, sono affrontate in modo sommario dal progetto definitivo, gli elaborati del quale non consentono le necessarie valutazioni di carattere idraulico. È quindi necessario segnalare che i manufatti interferenti costituiscono di fatto quell'insieme di opere, impianti e reti con rilevanti funzioni idrauliche attraverso le quali si provvede alla regolazione delle acque ed allo scolo delle medesime ai fini della difesa del suolo. Queste ultime rivestono pertanto un interesse pubblico generale primario in quanto tutelano l'insediamento urbano, le infrastrutture esistenti ed il territorio agricolo. Le nuove opere finalizzate alla cantierizzazione, ma più in generale, quelle dedicate alla realizzazione della nuova linea AV/AC non possono avere incidenza sul deflusso delle acque, pena l 'esposizione al rischio di gravissimi danni che arrecherebbero pregiudizio al territorio comunale. Si ricorda inoltre che la tutela del territorio e delle infrastrutture irrigue-idrauliche appartenenti al Reticolo Idrico Minore, così come definito dalla Delibera della Giunta Regionale n.VIU7868 del 25 gennaio 2002 e s.m .i. con particolare riferimento alla D.G.R. 31 ottobre 2013 n.X/883 e più precisamente agli elaborati costituenti il Documento di Polizia Idraulica del Reticolo Idrico Minore del Comune di Flero - "Elaborato normativa", compete all'Amministrazione Comunale e qualsiasi modifica o trasformazione che intervenga sulle componenti del R.I.M. si deve attenere alle indicazioni di tale documento. Si segnala la presenza, non rinvenuta negli elaborati di progetto, di due pozzi a scopo irriguo.* *Uno a ridosso dell'area del Cantiere di armamento Gardesana e l 'altro vicino al sottopasso di via Coler entrambi interessati dalle attività di costruzione. È quindi necessario che le aziende agricole che li utilizzano debbano essere messe in condizione di poter continuare le loro attività prevedendo la realizzazione di altri pozzi in un luogo raggiungibile.*	\	Nel Progetto Definitivo sono individuate le interferenze idrauliche con la linea AV/AC e riportate nell'Allegato A della relazione idrologica (Parte 4 degli Elaborati di PD) e nelle "Planimetrie generali delle interferenze idrauliche della linea AC Br-Vr e bacini relativi" (Parte 4) oltre che rappresentate sulle tavole "Planimetria sistemazioni idrauliche di linea" a scala 1:1000 (Parte 15) . Le interferenze sono relative ad un reticolo principale, ad un reticolo secondario e ad alcuni canali irrigui . Maggiori dettagli sul reticolo idrico minore, in merito alle richieste qui formulate, saranno sviluppati in fase di redazione del PE. +Q344+Q332Si veda anche la controdeduzione al punto FL08.	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
FL50	Comune di Flero	Flero	8504	28/11/2014	DVA-2014-0039343	*Si segnala inoltre, a titolo esemplificativo e non esaustivo, che gli elaborati progettuali delle nuove opere irriguo-idrauliche necessarie per risolvere le interferenze per la cantierizzazione devono:* *- soddisfare i criteri di dimensionamento impartiti dalla D.G.R. X/883 del 31 ottobre 2013 e dall'Autorità di Bacino del fiume Po, oltre che conformarsi alle specifiche disposizioni contenute nell' "Elaborato normativa" del Documento di Polizia Idraulica del Reticolo Idrico Minore del Comune di Flero;* *- prevedere raccordi alla rete esistente sia a monte che a valle e per tutta l'estensione della fascia di rispetto ferroviaria (50 m), oltre che nei tratti interessati dalle opere per la cantierizzazione;* *- individuare le viabilità accessorie per le manovre, ispezioni e manutenzioni ai manufatti idraulici;* *- prevedere a valle della nuova linea ferroviaria ad AV/AC e relative opere di cantierizzazione, le nuove opere irrigue necessarie per garantire l'irrigazione dei terreni frazionati secondo tipologie e modalità da concordare anche con l'utenza irrigua privata;* *- prevedere a monte della nuova linea ferroviaria ad AV/AC e relative opere di cantierizzazione, le nuove opere di scolo dei terreni e di collegamento necessarie per evitare il ristagno sui terreni frazionati;* *- prevedere le viabilità accessorie per l'accesso ai terreni ed alla rete irrigua minore;* *- prevedere le modalità di raccolta delle acque di prima pioggia relative ai cantieri e alle aree di stoccaggio mantenendo il principio di invarianza idraulica ;* *- prevedere sottopassi o sovrappassi di grandi dimensioni associati ai manufatti idraulici più importanti, per garantire passaggi ecologici e collegamento alla viabilità di servizio della rete irriguo-idra ulica ;* *- prevedere opere di mitigazione ambientale e di ripi antumazione lungo gli argini dei nuovi canali;* *- prevedere il rivestimento dei tratti di canale di nuova esecuzione e delle altre opere necessari e impiegando le tecniche dell'ingegneria naturalistica;* *Si osserva inoltre, vista la recente esperienza relativa alla cantierizzazione del Raccordo Autostrada le SP19, che le autorizzazioni per le opere idrauliche, qualora previste, dovranno essere richieste all'autorità competente con effettivo rilascio di permesso e oneri manutentori, in quanto l'autorizzazione della VIA non esclude le altre procedure amministrative che devono comunque essere portate a termine. Si chiede pertanto che tali obblighi siano per tempo scrupolosamente rispettati.*	\	Le misure idonee a risolvere le problematiche segnalate saranno definite in fase di Progettazione Esecutiva, in accordo con gli Enti preposti. Si segnala sin d'ora l'impossibilità di piantumazioni sugli argini per consentire le operazioni di manutenzione.	SI parziale
FL51	Comune di Flero	Flero	8504	28/11/2014	DVA-2014-0039343	*3.2.2.1 Interferenza con il Vaso Fiume* *Il Vaso Fiume, unitamente al Torrente Garza, attraversa in direzione nord-sud l'intero territorio comunale per il quale rappresenta il principale corridoio ecologico di raccordo fra le aree agricole a nord e il sistema ambientale del Monte Netto. A nord della SP19 e a sud della nuova infrastruttura sono presenti due nicchie ecologiche costituite da aree boscate che ricoprono le anse del torrente. Queste aree, insieme i corridoi che le connettono ad est con l'area umida delle Poffe, già ridotta e circoscritta, dopo la realizzazione della SP19 e in entrambe le direzioni con il frammento lineare che si formerà con la realizzazione dell'AC/AV, costituiscono un nodo importante della rete ecologica comunale. E' pertanto fondamentale che sia garantita la qualità e la funzionalità ecologica del corridoio garantendo la presenza di adeguati spazi a lato dell'alveo che consentano una seppur contenuta continuità vegetazionale e il passaggio della fauna selvatica. Quanto riportato nell'elaborato IN0500DE2P9VI06000010 non sembra garantire tali requisiti. Infatti se sul lato ovest sembra presente uno spazio congruo fra la recinzione e l'orlo della nuova sezione idraulica, altrettanto non è in lato est dove la recinzione lambisce l'orlo del vaso impedendo l'attraversamento. Come si dirà più avanti dovrà essere garantito lo spazio per consentire l'affiancamento di un percorso ciclabile.*	\	La richiesta sarà oggetto di approfondimento in fase di progettazione esecutiva.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
FL52	Comune di Flero	Flero	8504	28/11/2014	DVA-2014-0039343	*3.2.2.2 Interferenza con la Seriola Garza* *Posta sul confine fra il Comune di Flero e i Comuni di S. Zeno N. e Poncarale, la Seriola Garza raccoglie le acque dei fontanili del Aspes. Anch'essa come il Vaso Fiume rappresenta un corridoio ecologico di fondamentale importanza per la connessione dei territori a nord e a sud dell'infrastruttura. La soluzione adottata dal progetto prevede di realizzare l'attraversamento dell'infrastruttura con un ponte scatolare che non consente la seppur minima continuità di terreno asciutto a fianco della seriola, né tantomeno la possibilità di realizzare un percorso ciclabile. Tale proposta risulta del tutto inadeguata e inaccettabile. Tenuto conto che anche tutti i vasi irrigui a destra e a sinistra del Garza sono trattati con scatolari o tombini è indispensabile rivedere la soluzione adottata. Particolare attenzione nel salvaguardare l'integrità funzionale e ambientale della Seriola Garza dovrà essere posta nella progetta zione esecutiva delle opere necessari e alla realizzazione del Cantiere di armamento Gardesana. Al riguardo si chiede che sia mantenuto un corridoio di almeno 15 m fra la seriola e qualsiasi opera del Cantiere.*	€ 395.000	E' possibile ottimizzare l'attraversamento sostituendo lo scatolare attuale con dimensioni interne 9x4 con uno scatolare 12x5 in cui vengono inseriti setti all'interno con riempimento laterale per garantire la continuità di "terreno asciutto" mantenendo invariata la sezione idraulica.	SI
FL53	Comune di Flero	Flero	8504	28/11/2014	DVA-2014-0039343	*3.2.3 Interferenze con i tracciati, la mobilità e il traffico* *La "Relazione generale dei Flussi di Transito" in riferimento all 'ambito comunale di Flero rev. O del 31 marzo 2014 e la relativa "Pianimetria di individuazione della viabilità con indicazione dei flussi di transito" rev.1 in data 1 luglio 2014 e, conseguentemente, lo studio del traffico, hanno impiegato i dati delle strade statali e provinciali provenienti da "...rilievi in un giorno feriale infrasettimanale nel periodo ottobre - dicembre 2004". È inoltre genericamente riportato: "Sono stati comunque consultati i dati pubblici relativi al "Piano del Traffico (ultima modifica 30/05/2011) senza rilevare particolari scostamenti di dati utilizzati nel progetto...".* *Si ricorda che, ai sensi dell'art. 36 del CdS, comma 5, il Piano del Traffico (urbano o extraurbano) deve essere aggiornato ogni due anni e quindi dovrebbero essere effettuati con tale cadenza le campagne di rilievo del traffico. Pertanto i dati rilevati nell'anno 2004 non possono essere considerati utili e la variazione di traffico rispetto al PTVE del 2011 non può considerarsi insignificante . Tale mancanza di dati, si evidenzia dal fatto che non è stato applicato alcun modello di simulazione del traffico in modo da valutare l'aggravio indotto dal cantiere della Linea AV/AC sulle strade in esercizio. Inoltre gran parte della viabilità nell'ambito del Centro Abitato del Comune di Flero, viene indicata come "viabilità esistente interessata da traffico di cantiere", senza verificare quale peggioramento del Livello di Servizio si avrebbe sulle strade in esercizio. Si rileva che nessuna direttrice dei flussi di traffico, avente come Origine/Destinazione le aree di cantiere, interessa la SP19, unica arteria di tipologia autostrada le parallela al tracciato AV/AC.*	\	Nell'ambito della redazione del P.E. verrà effettuato un nuovo studio dei flussi di traffico e verranno rivisti gli aspetti progettuali ad esso connessi, confrontandosi con le Amministrazioni per determinare l'utilizzo effettivo delle viabilità.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
FL54	Comune di Flero	Flero	8504	28/11/2014	DVA-2014-0039343	*[...] Non secondaria appare infine la garanzia, non completamente deducibile dagli elaborati, del mantenimento dell'accessibilità ai fondi agricoli contigui alla linea al fine di consentire la prosecuzione delle attività agricole durante il cantiere, nonché ad opera ultimata.* *Nello specifico si segnalano le seguenti criticità:* *1. allo stato attuale la bretella di collegamento tra l'uscita di Flero della SP 19 e la Tangenziale Ovest di Brescia (opera prevista dal CIPE nella progettazione delle infrastrutture raccordo e TAV) non è stata completata. Ciò comporta il transito, all'interno dell'abitato del Comune di Flero, di veicoli e mezzi pesanti in uscita dalla SP19. L'avvio del cantiere della linea AV/AC peggiorerà ulteriormente l'attuale situazione portandola ad una criticità insostenibile. È di conseguenza necessario che i cantieri per la costruzione della AC/AV siano avviati solo dopo l 'ultimazione della bretella di collegamento e delle rotonde previste. Il completamento diventa ancor più necessario se la richiesta del Comune di Poncarale di completare il collegamento fra la SS45bis e via Fiume fosse accolto. Tale collegamento, a servizio anche del Cantiere di armamento Gardesana, consentirebbe al traffico di cantiere di raggiungere agevolmente via Fiume (Comune di Poncarale) e proseguendo fino al confine del Comune di Flero, attraversarne l'abitato in assenza di una alternativa praticabile;*	\	La programmazione dell'infrastruttura ACP non dipende dal Proponente della Linea AV.	NO
FL55	Comune di Flero	Flero	8504	28/11/2014	DVA-2014-0039343	*[...]* *2. si segnala l'impossibilità per i mezzi diretti o provenienti dalle aree tecniche e di stoccaggio di transitare in via Coler a causa delle caratteristiche geometriche e funzionali delle strada che non risultano adeguate al passaggio di mezzi pesanti;* *3. il PGT vigente non prevede più il prolungamento di via G.La Pira fino alla località Caselle che per tanto non è più utilizzabile per servire né il cantiere né le aree tecniche e di stoccaggio lì ubicate; in alternativa si potrà attraversare l 'arca della ditta Merigo s.p.a. che dovrà necessariamente essere dismessa.* *4. in riferimento all'area tecnica L.2.A.T.23, essendo mutate le situazioni di contesto e sopraggiunta la necessità di ampliamento dell'azienda che ne detiene la proprietà, a differenza di quanto osservato nella procedura di VIA, si ritiene che tale area tecnica sia dislocata altrove. Se ciò non fosse possibile si informa che il collegamento previsto fra la strada proveniente da via Maestrini e via Caselle non può essere realizzato e pertanto l'accessibilità dovrà essere prevista solo da via Maestrini.*	\	Nell'ambito della redazione del P.E. verrà effettuto un nuovo studio dei flussi di traffico e verranno rivisti gli aspetti progettuali ad esso connessi, confrontandosi con le Amministrazioni per determinare l'utilizzo effettivo delle viabilità. Pertanto quanto segnalato in merito a via Coler verrà valutato in sede di redazione del P.E. Con riferimento a via La Pira si prende atto della segnalazione che verrà anch'essa recepita in fase di PE. L'area tecnica L2.AT.23 risulta già servita dalla viabilità di cantiere. In fase di PE la viabilità sarà meglio definita anche attraverso il confronto con il Comune.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
FL56	Comune di Flero	Flero	8504	28/11/2014	DVA-2014-0039343	*3.2.4 Interferenze con il costruito* *Si evidenzia la potenziale problematicità degli edifici prossimi al viadotto ferroviario derivante dalle vibrazioni prodotte dal passaggio dei convogli ferroviari. Tale problema che si manifesta anche nei confronti delle attività produttive nella zona industriale che l 'infrastruttura attraversa, non appare compiutamente analizzato. Analogamente non risulta sufficientemente analizzata e documentata la presenza e la portata dei campi elettromagnetici prodotti dall'elettrificazione della linea. Entrambe queste criticità dovranno obbligatoriamente essere prese in considerazione in sede di VIA, dando dimostrazione degli effetti prevedibili (vibrazioni e campi elettromagnetici) e proponendo le adeguate mitigazioni . In riferimento alle reti dei sottoservizi comunali, si evidenzia che la realizzazione della linea AC/AV preclude la possibilità di allacciare il Borgo Caselle alla rete dell'acquedotto comunale. Pertanto, ad integrazione di quanto già segnalato dall'Ente gestore AOB2, si chiede di provvedere alla realizzazione del collegamento di cui sopra in modo puntuale e conforme alla normativa vigente verificando la possibilità di effettuarlo attraverso l'area della ditta Merigo s.p.a.*	\	La problematicità delle vibrazioni è riconducibile ai tratti di linea in rilevato ed in galleria. Fortunatamente nei tratti in viadotto, come quello in oggetto, in relazione alle caratteristiche strutturali dei viadotti la propagazione delle vibrazioni è già trascurabile nei pressi dell'opera ferroviaria, così come peraltro confermato dai rilievi condotti presso le infrastrutture ad Alta Velocità attualmente in esercizio. Diversamente da quanto indicato dal Comune di Flero i campi elettromagnetici indotti dall'opera ferroviaria sono stati compiutamente analizzati e documentati. I livelli prescritti dalla normativa vigente sono garantiti presso tutti gli edifici per i quali è prevista la presenza per un numero di ore maggiore o uguale a 4. Il progetto della linea AV/AC prevede già la risoluzione delle interferenze dei pubblici servizi sul territorio.	NO
FL57	Comune di Flero	Flero	8504	28/11/2014	DVA-2014-0039343	*3.2.5 Cantiere L.2.0.4* *Si segnala che il cantiere operativo L.2.0.4 è situato nel Comune di Flero e non in quello di Castel Mella come indicato nella Relazione dello SIA. [...]* *Ulteriori forti perplessità, motivo di preoccupazione per la realizzazione del cantiere, sono dovute a:* *- le ipotesi di tombinatura che possono creare problemi sotto i diversi punti di vista ;* *- i corsi d'acqua tombinati sono in alcuni casi alimentati anche da fontanili , la chiusura dei quali eliminerebbe componenti di interesse ambientale importante;* *- in via Fermi, a nord del cantiere, è presente il pozzo di alimentazione dell'acquedotto comunale l'emungimento del quale sarà influenzato direttamente o indirettamente dal consumo di acqua per le lavorazioni di cantiere; al riguardo non è chiaro nel progetto se sono stati attentamente valutati gli effetti depressivi che né potrebbero derivare e se questi sono tali da determinare una situazione significativamente impattante;* *- sono presenti nell'area occupata dal cantiere una serie di fossi di derivazione che servono per l'irrigazione che devono essere mantenuti in efficienza per garantire la normale produzione dei fondi agricoli escludendo la soluzione dell 'indennizzo ad incolto.* *Altro elemento che suggerisce la ricollocazione del cantiere è rappresentato dal fatto che le aree direttamente coinvolte e quelle ad esse prossime sono interessate da un potenziale inquinamento da PCB (Policlorobifenili) (rilevato dall'ARPA di Brescia) connesso, ma esterno, al Sito d'interesse Nazionale (SIN) ai fini della Bonifica "Brescia - Caffaro" [...]*	\	Premesso che occorre tener conto che la posizione del cantiere L.2.O.4 è strategica per la realizzazione del viadotto, l'area del cantiere sarà ridotta in estensione e si è inoltre disponibili, in fase di Progettazione Esecutiva, a concordare con il Comune una possibile rilocalizzazione della porzione di cantiere eliminata. Con riferimento alle aree segnalate come interessate da potenziale inquinamento di PCB, si precisa che i materiali saranno caratterizzato in ambito di redazione del PUT.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
FL58	Comune di Flero	Flero	8504	28/11/2014	DVA-2014-0039343	*4. Conclusioni* *Conseguentemente alle considerazioni fin qui esposte. onde poter effettuare un approfondito esame tecnico delle soluzioni proposte e poter esprimere un parere consapevo e, si chiede di poter disporre degli elementi integrativi che vengono di seguito indicati:* *4.1 Aggiornamento del quadro conoscitivo nelle sue componenti fondamentali* *a) la coerenza degli elaborati grafici e del progetto alla pianificazione comunale vigente, eliminando ogni previsione di sviluppo di via La Pira unitamente alla prevista rotatoria e alla viabilità di cantiere come configurata nel progetto in località Caselle, tutelando così, come previsto dal PGT, le aree agricole circostanti a sud dell'infrastruttura che sono individuate dal PGT vigente come aree destinate all'ampliamento del Parco Agricolo Regionale del Monte Netto. La viabilità di cantiere potrà essere prevista a fianco del tracciato AC/AV sull 'area della ditta Merigo s.p.a., della quale è prevista la dismissione, con un notevole risparmio economico e ambientale.*	\	Nell'ambito della redazione del P.E. verrà effettuato un nuovo studio dei flussi di traffico e verranno rivisti gli aspetti progettuali ad esso connessi, confrontandosi con le Amministrazioni per determinare l'utilizzo effettivo delle viabilità. Pertanto quanto segnalato in merito a via Coler verrà valutato in sede di redazione del P.E. Con riferimento a via La Pira si prende atto della segnalazione che verrà anch'essa recepita in fase di PE.	SI
FL59	Comune di Flero	Flero	8504	28/11/2014	DVA-2014-0039343	*4.2 Integrazione della documentazione riferita alle interferenze dell'infrastruttura con il sistema delle acque* *a) individuazione delle interferenze idrauliche con il R.I.M . sul supporto catastale e loro restituzione in opportuna scala del rilievo dello stato di fatto sia planimetrico che altimetrico;* *b) individuazione delle interferenze irrigue sul supporto catastale e loro restituzione in opportuna scala del rilievo dello stato di fatto sia planimetrico che altimetrico;* *c) individuazione del frazionamento dei mappali interessati dalle opere principali (linea AV/AC) e dalle opere provvisionali per la realizzazione del cantiere su supporto cartografico catastale;* *d) predisposizione degli elaborati progettuali definitivi delle nuove opere irrigue necessarie per garantire l'irrigazione dei terreni frazionati dalla nuova linea AV/AC;* *e) individuazione della viabilità accessoria per le manovre, ispezioni , manutenzioni sul reticoloidrauli co-irriguo e per l 'accesso ai terreni agricoli;* *f) predisposizione del fascicolo di manutenzione delle nuove opere idraulico-irrigue con indicazioni della relativa copertura finanziaria.*	\	Quanto richiesto sarà sviluppato a livello di progettazione esecutiva.	SI
FL60	Comune di Flero	Flero	8504	28/11/2014	DVA-2014-0039343	*4.3 Integrazione della documentazione relativa ai dati sul traffico indotto dai cantieri [...]* *a) aggiornamento delle indagini di traffico, ed alla luce dei dati raccolti, redazione della matrice 0/D per applicare un modello di simulazione del traffico e quindi valutare le direttrici ottimali dei flussi di cantiere, al fine di evitare il più possibile l'impatto sulla viabilità ordinaria. Di conseguenza calcolare i livelli di servizio delle strade in esercizio in funzione del traffico indotto dal cantiere.*	\	Nell'ambito della redazione del P.E. verrà effettuato un nuovo studio dei flussi di traffico e verranno rivisti gli aspetti progettuali ad esso connessi, confrontandosi con le Amministrazioni per determinare l'utilizzo effettivo delle viabilità.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
FL61	Comune di Flero	Flero	8504	28/11/2014	DVA-2014-0039343	*4.4 Approfondimento della documentazione riferita al rumore* *a) indicare nel progetto esecutivo del cantiere per quali porzioni di FAL si intendono utilizzare barriere acustiche e di quale altezza;* *b)valutare impatti acustici ad hoc analizzando i livelli di rumore prodotti ed i vari cicli di lavoro, vista la prolungata durata temporale delle lavorazioni e le postazioni di lavoro fisse (in particolare l'area di lavoro L.2.0.4). Nello specifico deve essere almeno stimato l'impatto acustico dell'impianto di betonaggio del sito L.2.0.4 e di tutte le opere o attività ad esso connesse, nella consapevolezza che per tale impianto si valuterà la eventuale opportunità di concessione della deroga alle emissioni acustiche;* *c)valutare la necessità di inserire degli ulteriori punti di monitoraggio acustico, da indicare nel progetto esecutivo, a valle delle precedenti richieste di approfondimento.*	\	Quanto richiesto sarà recepito in fase di progetto esecutivo quando sarà sufficientemente definita le configurazioni delle aree di lavoro.	SI
FL62	Comune di Flero	Flero	8504	28/11/2014	DVA-2014-0039343	*4.5 Interventi integrativi e miglioramenti urbanistici* *In attesa delle integrazioni richieste al fine di poter esprimere il parere definitivo sia sul progetto sia sullo Studio di Impatto ambientale si avanzano alcune richieste a compensazione degli ulteriori sacrifici chiesti al territorio e alla comunità Flerese .* *4.5.1 Area di cantiere operativo L.2.0.4* *Per le motivazioni sopra espresse che evidenziano la forte conflittualità ambientale dell'ubicazione prevista per l'area di cantiere, si chiede che sia ridotta la sua superficie, dislocando parte delle attrezzature ed alcune funzioni che sono autonome e dunque separabili, in aree già urbanizzate e libere presenti nelle vicinanze (Comune di Capriano) e ricollocando le funzioni che richiedono maggiori spazi nell'area a nord della SP 19, in un lotto intercluso - e quindi di per sé già compromesso sotto il profilo ambientale - poiché circondato su tre lati da aree produttive esistenti e sull 'ultimo lato dal Raccordo Autostradale SP 19. In questo modo si darebbe attuazione al principio più volte espresso della limitazione del consumo di suolo. In particolare si segnala che il lotto intercluso è già collegato alla sottovia del raccordo che corre su piloni e conduce alla zona industriale di Fenili Belasi.* *Se al contrario fosse conferma ta l 'attuale collocazione, in forte contrasto con il parere dell'Amministrazione comunale , si ritiene indispensabile ridurre l'area occupata all'interno del parco impiegando le aree già sopra richiamate in comune di Capriano del Colle.*	\	Premesso che occorre tener conto che la posizione del cantiere L.2.O.4 è strategica per la realizzazione del viadotto, l'area del cantiere sarà ridotta in estensione e si è inoltre disponibili, in fase di Progettazione Esecutiva, a concordare con il Comune una possibile rilocalizzazione della porzione di cantiere eliminata.	SI
FL63	Comune di Flero	Flero	8504	28/11/2014	DVA-2014-0039343	*4.5 Interventi integrativi e miglioramenti urbanistici* *4.5.2 Raccordo tra via XX settembre e via Brescia* *Il PGT vigente ha modificato la strada di collegamento in preceden za prevista fra via XX settembre e via Brescia riducendone il tracciato e l'impatto. Dato che tale opera era già stata accettata come opera connessa ai cantieri dell'AC/AV in fase di progetto preliminare è necessario che il progetto esecutivo sia sviluppato in accordo con l'Amministrazione comunale.*	Per la valorizzazione si veda il punto FL28	Il collegamento richiesto si ritiene fattibile.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
FL64	Comune di Flero	Flero	8504	28/11/2014	DVA-2014-0039343	*4.5 Interventi integrativi e miglioramenti urbanistici* *4.5.3 Completamento viabilità SP19* *Come si è detto al punto 3.2.3-1, onde evitare ulteriore aggravio alla rete urbana della viabilità comunale è indispensabile procedere al completamento della viabilità di raccordo fra lo svincolo della SP19 in Comune di Flero e la Tangenziale Ovest di Brescia. Si ricorda che l'intervento passante per la attuale via A. Volta e via L. da Vinci è previsto nel progetto CTPE e nell'accordo di programma Provincia, Centro Padane, Comune di Flero, Comune di Capriano del Colle. Si chiede pertanto che tale opera sia realizzata prima dell'inizio dei lavori di cantierizzazione della linea AC/AV.*	\	La programmazione dell'infrastruttura ACP non dipende dal Proponente della Linea AV.	NO
FL65	Comune di Flero	Flero	8504	28/11/2014	DVA-2014-0039343	*4.5 Interventi integrativi e miglioramenti urbanistici* *4.5.4 Aree acquisite per la realizzazione dell'infrastruttura* *Si chiede che le aree acquisite al fine della realizzazione dell'infrastruttura e che al termine dei lavori non abbiano alcun impiego diretto da parte di RFI , siano preventivamente valutate con l 'amministrazione comunale per definirne la sistemazione e l 'uso nonché l'eventuale cessione al Comune onde evitare che restino sul territorio reliquati abbandonati che nel tempo divengono sempre fonte di problemi.*	\	Per le aree acquisite ed esterne al sedime ferroviario saranno stipulate apposite convenzioni tra RFI e gli enti locali per definire l'assetto proprietario e manutentivo delle suddette aree.	SI
FL66	Comune di Flero	Flero	8504	28/11/2014	DVA-2014-0039343	*In particolare si richiama l'attenzione sull'area della Merigo S.p.A. interessata direttamente dalla linea ferroviaria. L'azienda chiede la delocalizzazione a causa della demolizione del capannone esistente e dell''impossibilità di ricostruirlo in futuro. È interesse del Comune che l'area quando terminati i lavori possa entrare a far parte del patrimonio comunale*	€ 16.720.000	Si è disponibili a prevedere la delocalizzazione in accordo con il Comune che dovrà farsi carico un'area alternativa idonea. I costi aggiuntivi rispetto alla stima effettuata ai sensi del DPR 327/2001 costituiscono misura compensativa.	SI
FL67	Comune di Flero	Flero	8504	28/11/2014	DVA-2014-0039343	*4.5 Interventi integrativi e miglioramenti urbanistici* *4.5.5 Interventi manutentivi e ripristinatori* *Si richiede che CEPAV Due fornisca le dovute garanzie affinché al termine dei lavori :* *- tutte le aree agricole interessate dai cantieri , dalle aree tecniche o di stoccaggio, cosi come tutti i sedimi della viabilità di cantiere siano restituite alla comunità e ai legittimi proprietari nelle condizioni di produttività agricola paragonabili a quelle ante-operam;* *- tutte le strade pubbliche esistenti , utilizzate per la viabilità di cantiere vengano ri-asfaltate e restituite in condizioni paragonabili a quelle di inizio lavori.* *ogni corso d'acqua sia ripristinato, comprese le rive, e ripiantumato con le specie arboree ora esistenti*	\	Tutte le aree interessate da opere di cantierizzazione verranno ripristinate alla situazione preesistente. Le strade ammalorate a seguito delle attività di cantiere verranno ripristinate.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
FL68	Comune di Flero	Flero	8504	28/11/2014	DVA-2014-0039343	*4.2 Interventi compensativi ambientali* *4.2.1 Valorizzazione delle aree umide e della rete ecologica* *Nell 'area a sud del tracciato della AC/AV sono presenti tre aree umide. La prima in Comune di Capriano del Colle fra la zona industriale e l 'ipotesi di Cantiere L.2.0.4, La seconda in Comune di Flero in fregio al tracciato della SP19 che sarà in parte occupata dal terrapieno dell'AC/AV; la terza ai piedi del Monte Netto in Comune di Flero e Poncarale. [...]* *Nel progetto di Riqualificazione paesistico-ambientale e fruitiva non potranno essere trascurati gli interventi diffusi e puntuali relativi a:* *- ripristino e/o manutenzione nodi della rete ecologica;* *- mitigazione dell'impatto della ferrovia tramite fasce boscate verso il paese e verso il Parco Agricolo del Monte Netto;* *- riqualificazione del sistema idrografico e della vegetazione ripariale riconfigurandolo come elemento portante della rete ecologica locale* *ripristino e/o manutenzione o formazione dei fontanili a fronte di quelli eliminati o compromessi ;* *- miglioramento forestale aree bosco-aree umide.*	\	Le misure di riqualificazione / mitigazione ambientale sono definite nel progetto e ulteriori interventi sono previsti in accoglimento dell'osservazione FL24.	SI parziale
FL69	Comune di Flero	Flero	8504	28/11/2014	DVA-2014-0039343	*4.2 Interventi compensativi ambientali* *4.2.2 Infrastrutture per la fruizione* *Le infrastrutture per la fruizione sono componenti fondamentali per la formazione del sistema sopra descritto con particolare rilevanza dei percorsi ciclo-pedonali che collegano il territorio di Flero, e non solo, con il Parco del Monte Netto e con il più ampio sistema provinciale.* *Si chiedono pertanto interventi atti a riqualificare i percorsi dai centri abitati verso il Monte Netto (strade poderali e ponticelli di collegamento, rete sentieristica, ecc.) che l'infrastruttura prevista o la opere di cantierizzazione intercettano o sui quali influiscono indirettamente limitandone la funzionalità quali:* *- naturalizzazione e realizzazione del percorso che dalla frazione Aspes lungo la Seriola Garza giunge fino alla ferrovia ; prosecuzione dello stesso parallelamente alla linea AC/AV fino al vaso Orso (compresa passerella ciclopedonale sul sottopasso di via Coler) per poi continuare fino alla la zona umida ex Sirio e alla Cascina Torrazza sul Monte Netto;* *- via Coler;* *- naturalizzazione e realizzazione del percorso lungo il vaso Fiume;*	Per la valorizzazione si veda il punto FL24	Si propone, per la valorizzazione richiesta, la naturalizzazione e realizzazione di un percorso ciclopedonale nell'area interclusa tra linea AV e raccordo autostradale (da pk 80+427 a pk 81+268). Si propongono inoltre piantumazioni, nelle aree limitrofe all'attraversamento ferroviario, delle vie: strada del Torrazzo; Via Coler; vaso Fiume Via Don Maestrini Via Caselle.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
FL70	Comune di Flero	Flero	8504	28/11/2014	DVA-2014-0039343	*- raccordi con l 'Itinerario ciclopedonale da Brescia a Monticelli alla valle dell'Oglio* *Per gli interventi in genere di "integrazione-compensazione" qui richiesti, si sottolinea l'importanza di definire le modalità realizzative e gestionali a lungo termine, sotto la diretta responsabilità (anche di garanzia fidejussoria) da parte di CEPAV Due.* *Al fine di definire in fase esecutiva l'attuazione di quanto prospettato, si chiede la costituzione di un tavolo di confronto preventivo al fine di approfondire le proposte descritte in questo documento.*	\	Con riferimento alla richiesta di un itinerario ciclopedonale da Brescia a Monticelli d'Oglio si ritiene che l'intervento non ricada nelle competenze del proponente, non solo in relazione all'estensione dell'intervento ma anche perché interessa il territorio di diversi altri comuni. Con riferimento alla richiesta di riqualificazione di aree cruciali quali nodi della rete ecologica, nell'ambito dell'area del Parco del Monte Netto si ritiene la stessa molto generica e pertanto non ne è possibile l'analisi.	NO
FL71	Comune di Flero	Flero	8504	28/11/2014	DVA-2014-0039343	Ulteriori osservazioni (allegato 2 - lettera Comune di Flero) – Sig. Saiani Giacomo Via Giorgio La Pira ha una sezione ridotta ad uso privato. Il traffico dovuto al passaggio dei mezzi pesanti comporterebbe: una riduzione delle aree destinata alla manovra dei mezzi privati, aumento di PM10, inquinamento acustico e ambientale, nonché un danno economico.	\	La via La Pira non è interessata da opere di cantierizzazione. Le modifiche alla viabilità saranno recepite in fase di PE (si veda anche controdeduzione all'osservazione FL14).	SI
FL72	Comune di Flero	Flero	8504	28/11/2014	DVA-2014-0039343	*Ulteriori osservazioni (allegato 2 - lettera Comune di Flero)* *– Sigg. Salvalai Francesco, Longhi Giampiero, Salvalai Angiolino* *L'esproprio N. di Piano 54 Foglio 11 Mappale 29 della proprietà del Sig. Salvalai Francesco che corrispondente ad una porzione di via Giorgio La Pira dovrà essere stralciato in quanto l'area non è funzionale alla cantierizzazione, neppure dal punto di vista geometrico. Si chiede che venga utilizzata Via Ghandi in luogo di via Giorgio La Pira.*	\	La via La Pira non è interessata da opere di cantierizzazione. Le modifiche alla viabilità saranno recepite in fase di PE (si veda anche controdeduzione all'osservazione FL14).	SI
FL73	Comune di Flero	Flero	8504	28/11/2014	DVA-2014-0039343	*Ulteriori osservazioni (allegato 2 - lettera Comune di Flero)* *- Consorzio Irriguo Vaso Salice* *L'area di stoccaggio L.2.S.T.24 crea un impedimento al deflusso delle acque. Pertanto, necessita di un progetto particolareggiato quotato.*	\	In fase di progettazione esecutiva si provvederà ad approfondire risolvere la tematica segnalata, concordando la soluzione con il consorzio irriguo.	SI
FL74	Comune di Flero	Flero	8504	28/11/2014	DVA-2014-0039343	*Ulteriori osservazioni (allegato 2 - lettera Comune di Flero)* *– Consorzio Irriguo Vaso Fiume di Fornaci* *L'area di cantiere L.2.O.4 è posizionato sul Vaso della Tombolino. Pertanto, necessita di un progetto particolareggiato quotato.*	\	Si è disponibili in fase di Progettazione Esecutive a prevedere le misure idonee a risolvere la problematica segnalata, in accordo con gli Enti preposti.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
FL75	Comune di Flero	Flero	8504	28/11/2014	DVA-2014-0039343	*Ulteriori osservazioni (allegato 2 - lettera Comune di Flero)* *- Consorzio Irriguo Vaso Fiume di Poncarale* *La linea interferisce alla pk 81+500 con un fontanile. Pertanto, si chiede di spostare il fontanile in località "Le Sorgive".*	\	Si prende atto della segnalazione. In fase di redazione del Progetto Esecutivo sarà sviluppato il progetto di spostamento del fontanile.	SI
FL76	Comune di Flero	Flero	8504	28/11/2014	DVA-2014-0039343	*Ulteriori osservazioni (allegato 2 - lettera Comune di Flero)* *- Sigg. Zanotti Giuseppe, Zanotti Angelo, Zanotti Albastella, Zanotti Beniamino.* *L'esproprio per la strada (color seppia) F12 Map.242(A). Si chiede se la strada sia necessaria e di individuare un tracciato meno invasivo.* *Area a Sud del Tracciato F12 Mapp. 242,274, 249, 253(B). Le aree a verde sono interposte ad un canale che lo rederebbero inutilizzabile.* *[...]* *Area per la realizzazione di strade F12 Mapp. 260-30. In sostituzione, si chiede di utilizzare un tratta di strada esistente e inutilizzato della ex Via Caselle.* *Nel foglio 3/3 di Flero è erroneamente indicato Foglio 8 in luogo di Foglio 12.* *Deviazione canali e strade (color seppia) posti a nord del tracciato e della corda molle Foglio 12 Mapp. 254, 243. Si chiede che queste area siano lasciate ad uso agricolo.* *- Comune di Flero – Euroinvestimenti SRL* *La nota è la stessa della nota con prot. DVA-00-2014-0036743*	\	Si prende atto delle segnalazioni che verranno considerate in fase di redazione del Progetto Esecutivo.	SI
FL77	Comune di Flero	Flero	8504	28/11/2014	DVA-2014-0039343	*[...]* *Area a Sud del Tracciato F12 Mapp. 242,274, 249, 253. Si chiede di realizzare della BA.* *[...]*	\	Il progetto prevede la realizzazione di barriere antirumore nel tratto segnalato dall'osservazione. In ogni caso si precisa che il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) è il risultato dell'applicazione di un modello matematico che sulla base delle caratteristiche della sorgente (emissioni sonore in base alla tipologia di convoglio, al numero dei treni, alla velocità ed alla tipologia dell'opera ferroviaria) e delle caratteristiche del ricettore (altezza degli edifici, destinazione d'uso, distanza dalla linea, presenza di eventuali altri manufatti) finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	SI già previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
FL78	Comune di Flero	Flero	8504	28/11/2014	DVA-2014-0039343	Ulteriori osservazioni (allegato 2 - lettera Comune di Flero) - Marco Mariani I mappali n. 163, 164, 165 non sono semplicemente seminativi asciutti, ma irrigui (di fatto, nel mappale 162 è presente un pozzo irriguo. Nel mappale n. 163 strada bianca, non è riportato nella parte a sud del tracciato! Va comunque reinserito. Che ne sarà dei mappali 163 e 164? Verranno ripiantumati? Mappale n. 65. Si chiede di non utilizzare queste aree.	\	Si prende atto delle segnalazioni che verranno consideraten in fase di redazione del Progetto Esecutivo.	SI
FL79	Comune di Flero	Flero	8504	28/11/2014	DVA-2014-0039343	*Ulteriori osservazioni (allegato 2 - lettera Comune di Flero)* *- Sigg. Zanotti (Azienda agricola Zanotti Giuseppe)* *I proprietari dei terreni su cui opera l'Azienda agricola Zanotti, azienda ad indirizzo produttivo cerealicolo, vivaistico di pregio, con terreni recentemente livellati a seguito della presa visione del progetto in oggetto ed in particolare delle tavole [...] presentano le seguenti osservazioni:* *- sui terreni di proprietà sono presenti alberi di pregio [...] il progetto così come da tavola 13 richiederebbe l'eliminazione di alcuni di questi;* *- nei terreni a Sud del tracciato della corda molle (progetto A.C.P) sono in essere delle colture vivaistiche sensibili non identificate e specificate in progetto* *- il progetto alla Tavola 13 configura la presenza di molti reliquati [...] non accessibili o non coltivabili ed irrigabili. [...]* *- i vincoli urbanistici introdotti dalla realizzanda ferrovia, riducono la possibilità di sviluppo aziendale e eventuali future zone a destinazione diversa da quella agricola;* *- la presenza in prossimità della strada pubblica ma all'interno della ns. proprietà di un'edicola votiva (santella) meta frequente dei cittadini del comune;*	\	Quanto osservato verrà verificato in fase di redazione del Progetto Esecutivo e sarà accolto ove possibile.	SI Condizionato
FL80	Comune di Flero	Flero	8504	28/11/2014	DVA-2014-0039343	*Ulteriori osservazioni (allegato 2 - lettera Comune di Flero)* *- Sigg. Zanotti (Azienda agricola Zanotti Giuseppe)* *[...] si chiede:* *a) Tavola 133: la rotonda e la strada identificata al (punto A) non vengano realizzate, ma si utilizzi, per raggiungere via G. La Pira, la strada in disuso - ex via Caselle (punto B) e la strada chiamata Prato Stella già esistente (punto C) e da riqualificare. Tale operazione ridurrebbe sensibilmente l'utilizzo di terreno agricolo, il costo delle opere senza variare lo sbocco della strada (via La Pira) e eviterebbe la demolizione dell'edicola votiva posta su via Caselle;*	\	Si specifica che la rotatoria non è prevista nel progetto definitivo (si veda planimetria di tracciato IN0500DE2P7IF00010691). Sarà eliminata dalla cantierizzazione, trattasi di refuso. L'utilizzo al posto della viabilità di Progetto (tratto A dell'allegato 2 della lettera di Flero) della viabilità ex-via Caselle indicata dal Comune (tratto B) si ritiene fattibile.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
FL81	Comune di Flero	Flero	8504	28/11/2014	DVA-2014-0039343	*b) i tratti di strada identificati al punto B e al punto D siano sostituiti con una strada (punto E) parallela all'asse ferroviario fino ad incontrare la strada in disuso (ex via Caselle) e vengano eliminate le sacche di area, retinate come area di stoccaggio, (punto C) in corrispondenza degli attraversamenti delle acque;*	\	Con riferimento all'intervento previsto al punto b) il tratto di strada indicato come D è relativo a viabilità di RFI per poter accedere al PT S. Zeno alla pk 83+200, e quindi già non prevista come viabilità comunale. La strada richiesta (tratto E) interferirebbe in ogni caso con la rampa in uscita dal sottopasso di caselle già predisposto da ACP e in ogni caso sarebbe ridondante vista la presenza della viabilità ex via Caselle che potrebbe essere utilizzata, come richiesto al punto a.	NO
FL82	Comune di Flero	Flero	8504	28/11/2014	DVA-2014-0039343	*c) compensare a prezzo d'esproprio ivi comprese le maggiorazioni di legge tutte le aree rese inaccessibili e inutilizzabili dal punto di vista agricolo intercluse tra la corda molle e la costruenda ferrovia e in piste e aree di cantiere poiché per pezzatura, conformazione ed ubicazione non saranno più proficuamente atte all'attività agricola;* *d) Tavola 133: la linea parallela e staccata dal tracciato (indicata in color verde chiaro - mitigazione ambientale) (punto F) venga resa adiacente alle altre aree espropriate;* *e) Tavola 133: il fosso (punto G), intercluso tra due aree espropriate, venga riposizionato a sud delle aree espropriate per un suo corretto utilizzo irriguo e realizzato con canalette in cemento-prefabbricate complete di paratoie e bocchette;*	\	Gli affinamenti richiesti saranno presi in considerazione in fase di progettazione esecutiva.	SI
FL83	Comune di Flero	Flero	8504	28/11/2014	DVA-2014-0039343	*Ulteriori osservazioni (allegato 2 - lettera Comune di Flero)* *- Sigg. Zanotti (Azienda agricola Zanotti Giuseppe)* *[...]* *f) vengano realizzate le barriere antirumore a sud del tracciato della ferrovia (foglio 12, mappali 242-274-249- 253);*	\	Il progetto prevede la realizzazione di barriere antirumore nel tratto segnalato dall'osservazione. In ogni caso si precisa che il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) è il risultato dell'applicazione di un modello matematico che sulla base delle caratteristiche della sorgente (emissioni sonore in base alla tipologia di convoglio, al numero dei treni, alla velocità ed alla tipologia dell'opera ferroviaria) e delle caratteristiche del ricettore (altezza degli edifici, destinazione d'uso, distanza dalla linea, presenza di eventuali altri manufatti) finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	si già previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
FL84	Comune di Flero	Flero	8504	28/11/2014	DVA-2014-0039343	*g) oltre alla realizzazione dell'attraversamento dell'acqua per irrigazione, come previsto dalla Tavola 13 (Km 82+630), venga effettuato un ulteriore attraversamento per irrigazione a pioggia con tubazione in pressione proseguendo quello già eseguito per l'attraversamento della corda molle;* *h)la barriera antipolvere (BAP-066) sia realizzata su tutto il fronte fino al sottopasso del Km 82+500;* *i) l'area di stoccaggio prevista nel mappale 242 (punto D) venga spostata sul terreno indicato dal mappale 241, sempre di nostra proprietà, posto a Ovest del sottopasso o ulteriormente più a occidente. Questo porterebbe ad un minore impatto dal punto di vista agricolo ed eviterebbe danni alle colture vivaistiche esistenti;* *j) non vengano realizzati i tratti di strada di ricucitura a Nord del tracciato (punto D), all'altezza del Km 82+999 di cui non si comprendono i motivi di progettazione e non hanno senso in mezzo al terreno vista la presenza di altre strade e/o accessi;* *k) venga realizzato, a vostre spese, un pozzo in sostituzione di quello esistente al mappale 241 del foglio 12.* *l) Garantire sempre e comunque l'accesso e l'irrigazione di tutti i terreni;* *m) Il ripristino delle aree di cantiere, piste e le occupazioni dei terreni, il livellamento e la depurazione di ogni residuo di cantiere ivi incluse pietre e materiali di riporto.*	\	Quanto osservato verrà verificato in fase di redazione del Progetto Esecutivo e sarà accolto ove possibile.	SI Condizionato
FL85	Comune di Flero	Flero	8504	28/11/2014	DVA-2014-0039343	*Ulteriori osservazioni (allegato 2 - lettera Comune di Flero)* *- Sig. Saiani Giacomo* *Il sig Saiani si oppone al progetto su via G. La Pira*	\	La via La Pira non è interessata da opere di cantierizzazione. Le modifiche alla viabilità saranno recepite in fase di PE (si veda anche controdeduzione all'osservazione FL14).	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
FL86	Comune di Flero	Flero	8504	28/11/2014	DVA-2014-0039343	*Ulteriori osservazioni (allegato 2 - lettera Comune di Flero)* *- Merigo Spa* *La ditta scrivente, proprietaria degli immobili in oggetto, ha avuto notizia dal Comune di Flero nei giorni scorsi che gli stessi sono interessati da previsioni di esproprio, di demolizione, di asservimento per pubblica utilità e di vincoli urbanistici di rispetto.* *Su detti immobili è insediata fin dagli anni '70 del secolo scorso, con attività propria e tramite ditta collegata (Bresciana Lavorazione Tubi Srl), un'unità produttiva che impiega circa 50 addetti.* *[...]* *Le segnalate previsioni espropriative-demolitorie-vincolistiche comporterebbero la definitiva cessazione dell'attività con l'immaginabile conseguenza di distruzione di consolidati valori imprenditoriali e di perdita di occupazione.* *Allo stato nessuna delle Autorità competenti si è curata di reperire un'idonea area sostitutiva e/o di prefigurare l'indennità d'esproprio.* *Si osserva pertanto l'assoluta urgenza che le Amministrazioni in indirizzo promuovano iniziative atte a garantire la sopravvivenza aziendale, anche tramite delocalizzazione delle ditte interessate senza soluzione di continuità*	Per la valorizzazione vedi FL66	Si è disponibili a prevedere la delocalizzazione in accordo con il Comune che dovrà farsi carico un'area alternativa idonea. I costi aggiuntivi rispetto alla stima effettuata ai sensi del DPR 327/2001 costituiscono misura compensativa.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
16	Sig.ra Alberti Adelaide e Vincenza	Calcinato	Nessun Protocollo	21/11/2014	DVA-2014-0039354	*Interveniamo in merito alla procedura indicata in oggetto quali proprietari di un terreno sito nel Comune di Calcinato (identificativi catastali C.T. fg.35 p.lle 2-3) e contiguo alle opere di cui al progetto definitivo dei lavori per la realizzazione della linea ferroviaria AVIAC tratta Milano -Verona, per far rilevare il nostro dissenso rispetto alle osservazioni formulate dal Comune di Calcinato in data 29 ottobre 2014 rispetto allo stesso progetto.* *Gli scriventi in particolare dissentono dalla richiesta avanzata dal Comune di modificare la porzione di progetto che interessa il SOTTOPASSO CALCINATO SP28 via Rovadino TIPO Cl SL88, finalizzata a spostare la rotatoria di progetto all'intersezione tra via Rovadino e via Sant'Anna con conseguente spostamento a nord della viabilità di collegamento con via Pradella (come da osservazioni del Comune, p. 22 punto E).* *L'operazione proposta dal Comune comporta notevole ampliamento dei volumi di suolo destinato alla realizzazione della viabilità di collegamento e delle opere connesse, comportando nel suo complesso un intervento urbanistico di più ampia portata che, si ritiene, non essere rispondente alla migliore gestione degli interessi pubblici in considerazione nel caso concreto; si sottolinea, inoltre, come tale modifica faccia ricadere sulla proprietà delle signore Alberti l'onere maggiore dell'opera viaria di collegamento, con un consumo ingiustificato di terreno.* *Gli scriventi pertanto insistono perché le osservazioni del Comune vengano disattese nella parte suddetta e chiedono che venga dato corso al progetto come originariamente approvato, formulando al riguardo ogni opportuna riserva in merito a tutte le azioni esperibili a tutela delle ragioni qui esposte.*	\	Premesso che la richiesta non è pertinente in quanto l'osservazione si riferisce a opere non oggetto della procedura di VIA, si specifica tuttavia che l'osservazione richiamata è stata superata da successiva lettera del Comune (DVA-00_2014-0039078) e la nuova richiesta presentata consentirebbe addirittura di ridurre le aree occupate delle particelle 2,3 Foglio 35. Si rimanda l'esame della richiesta all'osservazione del Comune di Calcinato.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
631	Comitato di Frazione Bettole - Taetto, Comitato di Frazione Alpino	Borgosatollo - Brescia - Castenedolo	Nessun Protocollo	24/11/2014	DVA-2014-0039358	*[…]Tutto ciò premesso, si richiede che venga rivalutato il tracciato della nuova bretella di collegamento "riqualificazione della strada Ghedi - Borgosatollo", tra la rotatoria limitrofa al cimitero di Borgosatollo e la rotatoria in ingresso dell'abitato di Capodimonte. Nello specifico, si ritiene opportuno rivalutare il posizionamento della bretella in direzione nord verso Borgosatollo sfociando direttamente sulla SP77, indicativamente all'altezza di via del Boscone, per poi proseguire in direzione della zona industriale di Castenedolo, fiancheggiando la stessa via del Boscone, così da fornire un'unica via di transito dei mezzi pesanti e di trasporto merci provenienti e diretti alle zone industriali di Borgosatollo e Castenedolo.[...] si trasformerebbero di fatto l'attuale SP77 e l'attuale via dei Santi (strada di confine tra i Comuni di Brescia e Castenedolo) in strade di quartiere[...]Il tutto auspicando anche la successiva trasformazione dell'attuale via del Boscone (sita nel Comune di Castenedolo) ed un tratto a fianco della limitrofa "Fontana Balera" in una pista ciclabile, costituendo di fatto un collegamento ciclabile completo tra Borgosatollo, Castenedolo e Bettole, particolarmente utile ed indicato nell'ambito del "Parco delle Cave". La realizzazione di una rotatoria all'intersezione tra la zona industriale ed artigianale di Castenedolo (via Martorello) e la EX SP BS 236, permetterebbe la canalizzazione del traffico in direzione Brescia. Diventerebbe, infine dunque, realizzabile la tanto auspicata eliminazione (da concordare con il Comune di Brescia) dell'incrocio semaforizzato di via delle Bettole con via dei Santi, snellendo ulteriormente le code costanti che si formano all'interno del centro abitato delle Bettole, a totale beneficio della salute e della sicurezza dei residenti; porterebbe inoltre un miglioramento all'abitato di Piffione (comune di Borgosatollo), in quanto il traffico pesante diretto e proveniente dalle succitate zone industriali ed artigianali potrebbe essere direzionato verso sud e, quindi, alle relative infrastrutture viabilistiche presenti nella zone, e come già detto ad oggi scarsamente utilizzate per scomodità di accesso (Raccordo Autostradale Ospitaletto-Montichiari, A35 BreBeMi,ecc.).*	\	La variante di tracciato richiesta non rientra tra le osservazioni del Comune di Borgosatollo; inoltre la variante determinerebbe la necessità di espropriare aree non incluse nell'attuale procedimento di pubblica utilità, con conseguente necessità di ripubblicazione dell'intero progetto e risottomissione dell'opera a procedura di VIA.	NO
632	Comitato di Frazione Bettole - Taetto, Comitato di Frazione Alpino	Borgosatollo - Brescia - Castenedolo	Nessun Protocollo	24/11/2014	DVA-2014-0039358	*Considerando l'osservazione fatta dal comune di Castenedolo, sulla base della richiesta dell'associazione cavatori per il reperimento degli inerti nel vicino ATE21, attraverso la realizzazione di poco più di un chilometro di strada adiacente al confine dell'ATE21 stesso, la bretella potrebbe essere utilizzata:* *• come viabilità di cantiere per il periodo di realizzazione dell'opera stessa, senza intaccare la viabilità ordinaria;* *• essere consegnata alla collettività, a lavori ultimati, evitando cosi i costi di ripristino ambientale e portando beneficio all'intera zona.*	\	In relazione al reperimento di inerti il proponente ha valutato la possibilità di non utilizzare le cave di prestito BS4 e BS10 individuate nel territorio del Comune di Castendolo, a fronte della possibilità di sfruttamento dell'area del nuovo centro logistico "comparto sud" (proposta dallo stesso Comune), in prossimità della futura stazione ferroviaria AV.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
633	Comitato di Frazione Bettole - Taetto, Comitato di Frazione Alpino	Borgosatollo - Brescia - Castenedolo	Nessun Protocollo	24/11/2014	DVA-2014-0039358	*Si segnalano inoltre ulteriori opere a contorno, che andrebbero ad eliminare alcuni attraversamenti a raso nei comuni di Borgosatollo, Castenedolo e Brescia, mettendo in ulteriore sicurezza la viabilità locale, che potrebbero essere realizzate in convenzione con la futura realizzazione della RSA.*	\	Vedasi controdeduzioni ai punti precedenti sulla variante di tracciato	NO
634	Comitato di Frazione Bettole - Taetto, Comitato di Frazione Alpino	Borgosatollo - Brescia - Castenedolo	Nessun Protocollo	24/11/2014	DVA-2014-0039358	*Infine, anche se non meno importante, viste le attuali forme dei terreni, con lo spostamento del tracciato si potrebbe ridurre la parcellizzazione delle attuali proprietà, limitando di fatto il disagio alle attività agricole presenti nelle zone di passaggio della bretella.*	\	Vedasi controdeduzioni ai punti precedenti sulla variante di tracciato	NO
SO67	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	18.657	27/11/2014	DVA-2014-0039362	*4 ANALISI CRITICA DEL MODELLO DI ESERCIZIO DELL AV/AC* *Le osservazioni espresse al modello di esercizio riguardano, di fatto, elementi basilari dell'impostazione generale del progetto AV/AC, ossia:* *- le previsioni di domanda di trasporto, con specifico riguardo alla componente merci che, come visto, rappresenta il flusso circolante principale nello scenario a regime dell' AV/AC con ben il 61% del totale;* *- i parametri descrittivi del futuro servizio merci via ferrovia che, a loro volta, influenzano il dimensionamento del flusso dei treni merci previsti;* *- l'effettivo rispetto del concetto di esercizio "misto" per la linea AV/AC.* *In merito alle previsioni di traffico, caratterizzate dall'incremento del +157% dei treni merci fra scenario attuale e scenario a regime, l'attuale sfavorevole congiuntura economica, documentata ad esempio, dal Centro Studi Confetra, mostra che tra l'anno 2007 e l'orizzonte temporale dell'anno 2010 (anno di riferimento per le previsioni merci dell'AV/AC Milano - Brescia - Verona), il numero indice del trasporto ferroviario nazionale e passato da 100 (= anno 2007) al numero indice 65 nell'anno 2010 e addirittura a 50 nell'anno 2013. Anche il traffico merci internazionale (mercato del trasporto notoriamente con maggiore propensione all'utilizzo della ferrovia) conferma il trend negativo della ferrovia, come verificabile dalla base dati statistica di Alpinfo.* *Ad esempio, la ferrovia totalizzava sui valichi alpini principali (Frejus-Modane, Sempione, Chiasso Gottardo, Brennero e Tarvisio) 51,2 milioni di tonnellate di merci nell'anno 2007 e 46,4 milioni di tonnellate, nel 2012 con una flessione del 10% circa.* *Questa involuzione del traffico ferroviario dovrebbe indurre a rivedere su altra base il fattore di crescita del + 157% oppure, per lo meno, a traguardarlo nel media termine (ad esempio, dopo l'entrata in funzione del Tunnel di Base del Brennero previsto per il 2026) "spostando" la necessità di un potenziamento delta capacita tra Brescia e Verona con una nuova linea.* *Oltre al fattore involuzione del traffico, si deve poi considerare in positivo rispetto alla competitività della ferrovia, l'incremento del carico medio trasportato dai convogli merci, come descritto di seguito: anche tale elemento tuttavia, va nella direzione della diminuzione dei treni circolanti sulle linee in quanta ricerca l'aumento della produttività del trasporto.* *[…] Anche il traffico merci internazionale (mercato del trasporto notoriamente con maggiore propensione all'utilizzo della ferrovia) conferma il trend negativo della ferrovia, come verificabile dalla base dati statistica di Alpinfo.* *Ad esempio, la ferrovia totalizzava sui valichi alpini principali (Frejus-Modane, Sempione, Chiasso Gottardo, Brennero e Tarvisio) 51,2 milioni di tonnellate di merci nell'anno 2007 e 46,4 milioni di tonnellate, nel 2012 con una flessione del 10% circa.*	\	A cura RFI	RFI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
SO68	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	18.657	27/11/2014	DVA-2014-0039362	*In sede di simulazioni di traffico (modello di calcolo SIMT), la massa media dei treni merci intermodali era per altro, stimata in 350 tonnellate e la lunghezza e di 650 m. Quest'ultimo valore e senz'altro accettabile in rapporto alle moderne caratteristiche dei treni merci europei. Non così la massa di merce trasportata che risulta realisticamente sottodimensionata del 50 + 60% già rispetto all'attuale situazione operativa del servizio ferroviario merci.Infatti, con lunghezze di 650 m, la composizione risulterebbe fino a 30 carri merci, addirittura con conseguimento (probabile) di valori prossimi alla soglia massima della massa trainabile (1.600 tonnellate). A tale soglia corrisponde un carico utile di circa ii 50÷55% della massa totale (escludendo le tare dei carri), ossia di 800+900 tonnellate.* *Una valutazione della componente merci futura riferita (tenendo canto che un coefficiente di utilizzo della capacità del 70-75% e considerato soglia di efficienza di un servizio intermodale) ad una massa media trainata di 550÷600 tonnellate per treno porterebbe ad una riduzione del traffico a regime sul corridoio Brescia - Verona, da 178 treni/giorno a circa 110 treni/giorno (valore arrotondato).* *L'esame del servizio merci sulla linea (componente di traffico principale del sistema AV/AC+ linea storica) e nello specifico sulla tratta a sud di Brescia ("by pass" di Brescia), suscita, oltre alle considerazioni sulle modalità di calcolo della componente futura del traffico merci, la riflessione più generale circa l'effettiva possibilità (o meno) di utilizzo dell'asse AV/AC da parte dei treni merci.*	\	A cura RFI	RFI
SO69	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	18.657	27/11/2014	DVA-2014-0039362	*Attualmente sulla rete nazionale AV/AC non ci sono infatti, circolazioni di treni merci per le seguenti ragioni:* *- incompatibilità (difficile coesistenza) tra l'esercizio di treni LP e treni merci o meglio, penalizzazione della capacità del sistema non risultando omotachico il regime di circolazione con l'esercizio misto;* *- Rigorose specifiche di mantenimento delle caratteristiche plano-altimetriche del tracciato AV/AC e del materiale di armamento per garantire sempre condizioni di sicurezza alle alte velocità, standard non conservabili (o da verificare puntualmente e in modo sistematico) a seguito del transito sull'AV/AC di treni merci pesanti e con velocità > 100* ÷120 km/h; *- Prezzo delle tracce sull'AV/AC per i treni merci;* *- Non disponibilità di un parco carri merci adeguato al campo di velociàa > 120 km/h (ossia superiore al regime "SS", attuale limite per i carri merci);* *- Non necessita primaria di conseguire elevate prestazioni di velocita per il servizio merci.* *Con tali premesse, la previsione di traffico merci sulla tratta AV/AC Brescia - Verona, non appare ne realistica come entità, ne fattibile come esercizio ferroviario in coerenza del resto, all'esperienza dell'AV/AC nazionale.*	\	A cura RFI	RFI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
SO70	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	18.657	27/11/2014	DVA-2014-0039362	*Inoltre, la localizzazione dei raccordi, terminal intermodali e centri merci, ubicati in corrispondenza delle stazioni lungo la linea ferroviaria storica, richiederebbe percorrenze maggiori e probabili manovre aggiuntive con riflessi sul costo di trasporto ferroviario e sul livello di servizio offerto.* *In particolare poi, sulla linea AV/AC esterna di Brescia ("by pass") non considerando la componente merci (esclusa per quanta detto sopra) si avrebbero a regime:* *- Treni Lunga Percorrenza/giorno: 36* *- Treni Regionali: -* *- Treni merci /giorno: -* *- Treni totali /giorno: 36,* *àossia movimenti del tutto marginali nell'arco giornaliero per una linea AV/AC (capacitò di 300 treni/giorno, secondo la Relazione Tecnica di Esercizio) e tra l'altro, da collocarsi nello scenario a regime.* *IMPEGNO DELLA TRATTA BRESCIA - VERONA CON AV/AC, SENZA CIRCOLAZIONE DI TRENI MERCI SULLA LINEA AV/AC E CON PREVISIONI DI TRAFFICO "CORRETTE" […]* *In sintesi, si può affermare che l'esame del programma di esercizio associato al progetto dell' AV/AC Brescia -Verona, evidenzia anomalie quali:* *- previsioni di traffico merci e viaggiatori risalenti agli studi del Piano Generale dei Trasporti dell'anno 2000, da aggiornare alla luce degli scenari macroeconomici e trasportistici che si sono delineati nel tempo;* *- instradamenti dei treni merci sulla linea AV/AC dei quali ad oggi, non si hanno esempi operativi sulla rete nazionale;* *- massa trainata dei treni merci intermodali inferiore di almeno ii 50% al dato reale, con conseguente effetto di significativa diminuzione del flusso di treni merci circolanti.*	\	A cura RFI	RFI
SO71	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	18.657	27/11/2014	DVA-2014-0039362	*5.1 Criteri generali* *Se l'obiettivo fosse l'aumento della capacità di trasporto tra Brescia e Verona, prima di procedere alla realizzazione di una nuova linea, si può e si deve valutare la possibilità di sfruttare l' esistente infrastruttura ferroviaria.* *La linea attuale tra Brescia e Verona, doppio binario elettrificato, presenta un limite operativo riconducibile alla distanza delle sezioni fra le stazioni; in particolare, come dedotto dal Fascicolo di Linea, si hanno distanze di circa 14,9 km tra Rezzato e Lonato e di 14,2 km tra Desenzano del Garda e Peschiera del Garda.* *L'eccessiva distanza tra le stazioni influenza e condiziona l'esercizio.* *L'ipotesi progettuale proposta e quella di ridurre tale distanza e di potenziare il segnalamento, come fatto dalla stessa Rete Ferroviaria Italiana (RFI) per supportare la crescita del traffico sulle linee a sud del Tunnel del Gottardo (linea Como - nodo di Milano) oppure in altri casi su linee minori, al fine di sfruttare al meglio la potenzialità dell'esistente. Per le tratte entro i nodi ferroviari di Brescia e Verona (nodo particolarmente complesso), il progetto è da elaborare a cura di RFI, tenendo conto in specifico, della compatibilità con i rispettivi vincoli insediativi.* *Per le altre tratte della linea, e sempre con attenzione per le zone interessate (si debbono infatti, conciliare le esigenze dell'esercizio ferroviario con quelle primarie del territorio), in prima approssimazione, oltre ad un Posto di Movimento (PM) localizzato a metà circa fra Lonato e Rezzato, si potrebbe considerare, proprio per l'elevata distanza tra le stazioni, un Posto di Movimento tra Desenzano e Peschiera ed un terzo eventualmente tra Peschiera e Sommacampagna.* *In parallelo, per valutare l'effettiva efficacia dei provvedimenti si debbono elaborare le verifiche sull'esercizio ferroviario tramite simulazioni comparative per le differenti combinazioni dei PM lungo la tratta.*	\	A cura RFI	RFI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
SO72	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	18.657	27/11/2014	DVA-2014-0039362	*5.2 Indirizzi per una nuova impostazione del progetto* *In relazione alle previsioni di traffico ferroviario, ormai datate (ossia non più rispondenti agli scenari di domanda che si stanno delineando) e comunque sovrastimate per la componente merci, si dovrebbero formulare una nuova analisi di traffico e conseguentemente, una rigorosa verifica di coerenza domanda /offerta con il progetto AV/AC della tratta Brescia -Verona.* *Viste le considerazioni espresse sul trend negativo in atto e nell'ipotesi quindi di una domanda di trasporto ferroviario che solo in uno scenario di breve termine può prevedere il potenziamento della linea ferroviaria esistente, tenendo conto dell'impegno attuale della linea Brescia - Verona che assicura ancora un'importante capacità e dell'ulteriore margine di capacità recuperabile con l'introduzione di nuovi Posti di Movimento e con interventi tecnologici.* *[...]*	\	A cura RFI	RFI
533	Sig.ra De Pretto Miriam	Sona	Nessun Protocollo	24/11/2014	DVA-2014-0039363	*L'immobile di mia proprietà (porzione di fabbricato civile abitazione avente quale accessorio un magazzino in corpo separato con annessa area scoperta di pertinenza - Catasto Fabbricati del Comune di Sona (VR) fol.25 MN426-p T-1-2 - cat. A/2 - cl. 3 - v. 6 - e MN 414 - p T - cat. C/2 - cl. 4 - mq 54 + Catasto Terreni del Comune di Sona fol 25 MN 428) a causa dei lavori subirà una notevole svalutazione economica, di fatto è già da ora invendibile per la previsione dell'opera che andrà a stravolgere la vocazione rurale dell'area circostante, con tutti i disagi per i lavori connessi.* *Non si dovrà far uso di materiali inerti pericolosi o di derivazione tossica, nemmeno per creare i sottofondi delle opere: provocherebbero grave ed irreparabile inquinamento a lungo andare, soprattutto delle falde acquifere, rendendo di fatto a rischio di gravi malattie tutta l'area circostante casa mia (vedi Valdastico).* *Il cavalcaferrovia previsto sulla via De Amicis stravolgerà l'uso attuale della via stessa, ora principalmente ciclo-pedonale.* *Evidenzio il notevole disagio che i cantieri, aperti su 24h per lungo tempo ,arrecheranno alla vita quotidiana della mia famiglia, a causa del traffico pesante che farà aumentare l'inquinamento atmosferico, peggiorando la qualità dell'aria, e dei lavori di realizzazione dell'opera veri e propri che causeranno un aumento dell'inquinamento acustico, vibrazioni.* *La circolazione di numerosi veicoli pesanti per il paese di Lugagnano soprattutto intorno al luogo in cui abito, rappresenterà un aumento della pericolosità delle strade. Questo precluderà ai miei figli di poter fruire della libertà di movimento di cui attualmente godono, vivendo in piena campagna.* *All'altezza della corte in cui abito la linea merci si avvicinerà di molti metri alla mia abitazione, perché passerà dal lato sud della linea esistente al lato nord. La maggior vicinanza renderà maggiormente percettibili le vibrazioni all'interno della mia abitazione al passaggio dei convogli, anche perché si tratta di treni merci*	\	Si fa presente che le proprietà indicate non rientrano tra le proprietà oggetto di esproprio /asservimento e non sono direttamente interessati dalle opere in costruzione . In generale per le proprietà interessate dagli espropri saranno effettuati gli indennizzi sulla base delle normative vigenti (DPR327/2001 e successive modifiche ed integrazioni) e prima della fase esecutiva si terranno incontri con le singole proprietà per approfondire com maggior dettaglio le tematiche interessate In ogni caso il progetto prevede che in fase di esecuzione dei lavori saranno adottati tutti gli accorgimenti previsti al fine di ridurre gli impatti sulla popolazione ed in particolare sull'abitato di Corte Messedaglia.	SI Già previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
534	Sig.ra De Pretto Miriam	Sona	Nessun Protocollo	24/11/2014	DVA-2014-0039363	*[...]Subirò perciò un disagio che la linea attuale non crea, peggiorativo della qualità della vita.* *Faccio presente che l'abitazione di mia proprietà è una porzione della corte storica Messedaglia e che perciò è costruita senza fondamenta. Le opere che andrete a porre in atto potranno causare lesioni all'edificio , allo stato attuale integro ed abitabile, al punto tale da comprometterne l'agibilità e quindi l'abitabilità.* *Auspico che, visto anche lo sfortunato momento di congiuntura economica, non si realizzi l'opera perché ritengo che i finanziamenti devono essere destinati a scopi più essenziali e prioritari per la società e la comunità, in considerazione anche delle valutazioni e delle previsioni del Ministro competente che evidenziano l'antieconomicità dell'opera (contro un inaccettabile impatto ambientale). In caso contrario chiedo che teniate conto del danno, dalle svariate e sopra meglio descritte sfaccettature, che l'opera comporterebbe alla mia vita.*	\	L' osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto della procedura VIA. Il riscontro in merito alla proposta di impiegare in altro modo i finanziamenti per l'opera in progetto non è di competenza del proponente. Con riferimento alla richiesta di tener conto di eventuali danni che l'opera apporterebbe all'osservante si rimanda alla controdeduzione precedente.	NO
635	Gruppo mamme di Castenedolo	Intera tratta	Nessun Protocollo	27/11/2014	DVA-2014-0039425	*-la sostenibilità economica dell'opera non è assicurata[…]* *-si tratta di un progetto vecchio, elaborato su cartografie di almeno 11 anni fa, con una Valutazione d'Impatto Ambientale assolutamente inadeguata[…]* *-dal 2003 ad oggi lo scenario è drasticamente cambiato! […]* *-sono aumentate in maniera esponenziale le criticità ambientali e la loro pesante ripercussione sulla salute pubblica e sulla qualità della vita;* *-questo progetto manca di un' analisi costi/ benefici […]* *-si afferma che l'Alta Velocità è necessaria per integrarci alla rete europea ma, per esempio, Portogallo, Spagna, Slovenia, Francia hanno rinunciato* *-case, cascine, aziende verranno abbattute, famiglie sfrattate;* *'- per molti anni frazioni e quartieri saranno isolati per la presenza di cantieri, la viabilità stravolta con enormi danni sopratutto in zone a vocazione turistica, il suolo agricolo anche in zone di pregio ad alta redditività, come quella del Lugana, verrà consumato con ingenti danni economici e perdita di posti di lavoro;* *-esiste il serio rischio di scompensi sulla rete idrica […]* *'-si scaveranno sei cave che in futuro potranno diventare ulteriori discariche […]* *-difficilmente il TAV sarà utilizzato per il trasporto merci data la scarsa competitività delle tariffe;* *-non esistono compensazioni ambientali che possano lenire le ferite di un territorio già gravemente compromesso come il nostro, ci sono valori non negoziabili;* *Il Gruppo è contrario all'opera e chiede che le risorse destinate al Tav vengano utilizzate per la razionalizzazione ed ammodernamento delle tratte ferroviarie già esistenti con implementazione di treni regionali a favore dei pendolari, per la cura del territorio dalle ferite causate dal dissesto idrogeologico, per la bonifica degli innumerevoli siti inquinati, per la messa in sicurezza e ammodernamento delle*	\	Si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati anche a seguito della presentazione della Valutazione di Impatto Ambientale (compatibilità ambientale dell'opera).	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
146	Associazione Collina dei Castagni	Castenedolo	Nessun Protocollo	28/11/2014	DVA-2014-0039725	*[…] Il nostro territorio è interessato dal così detto "shunt" che interessa il territorio comunale per la lunghezza totale di 5.7 km, tagliando di fatto le zone della campagna che si sviluppa nella parte sud del territorio stesso. Seppur il treno rimanga un mezzo a basso impatto ambientale, l'opera in sè procura una forte ricaduta sotto tutti gli aspetti del consumo di suolo al rumore ed all'inquinamento visivo.* *- Chiediamo che, laddove previsti e non solo, siano incrementate le piantumazioni e le fasce boscate convenzionandone la manutenzione ai privati che coltivano i terreni confinanti la tratta* *- Chiediamo, come da allegate tavole, che venga tenuto in considerazione l'ambito collinare tuttora tutelato da un decreto ministeeriale e ad oggi sotto futura tutela di un P.L.I.S. in fase di approvazione. In merito a questo venga prevista una piantumazione nell' area rappresentata nelle tavole in un triangolo verde, tuttora di proprietà della società Centro Padane, per una mitigazione più consistente e per la creazione di una barriera più importante nei confronti del parco stesso*	\	Si ritiene sufficiente quanto previsto dal progetto come opere a verde anche per non sottrarre ulteriormente suolo agricolo. Le opere di mitigazione a verde inoltre, nel tratto in affiancamento , sono previste nella fascia interclusa e a Sud dell'opera stessa. Gli interventi previsti in fascia interclusa fanno parte di opere già concordate con ACP in fase di progettazione di entrambe le opere. A Nord di ACP sono previsti interventi a verde a carico di ACP stessa in accordo con la progettazione di ACP stessa.	NO
147	Associazione Collina dei Castagni	Castenedolo	Nessun Protocollo	28/11/2014	DVA-2014-0039725	*[…] - Chiediamo inoltre che il fontanile Prandoni realizzato agli inizi del 1900, riportato nelle tavole di color arancio, poichè nella parte finale è stato disboscato e tombato dalla società Centro Padane senza aver effettuato alcun ripristino ambientale, che tale area venga piantumata seguendo il percorso del fontanile originario sino a ricollegarsi con la parte rimanente boscata. Qua sotto riportiamo l'immagine delle tavole allegate ed una foto aerea per meglio comprendere.*	\	Le opere di mitigazione a verde, nel tratto in affiancamento , sono previste nella fascia interclusa e a Sud dell'opera stessa. Gli interventi previsti in fascia interclusa fanno parte di opere già concordate con ACP in fase di progettazione di entrambe le opere. A Nord di ACP sono previsti interventi a verde a carico di ACP stessa in accordo con la progettazione di ACP stessa (anche per l'area del fontanile).	NO
148	Associazione Collina dei Castagni	Castenedolo	Nessun Protocollo	28/11/2014	DVA-2014-0039725	*[…]* *- Chiediamo che le rogge e le strade vicinali e comunali tuttora definibili come strade bianche siano mantenute tali senza asfaltature e canalizzazioni selvagge. Questo per evitare l'impermeabilizzazione ed il rischio di dissesto idrogeologico. Venga inoltre previsto un intervento di ripristino, manutenzione e ricollegamento di tutte le sopra citate strade bianche vicinali e comunali che caratterizzano i percorsi ciclo-pedonali lungo tutto l'ambito collinare. Di seguito riportiamo l'elenco: La nostra associazione è nata per la salvaguardia della collina del nostro comune ed in coerenza con questo obbiettivo si collocano le nostre osservazioni. A tale scopo alleghiamo, per una maggiore chiarezza, due tavole riguardanti i percorsi sopra elencati e il perimetro dei P.L.I.S.*	\	In sede di progettazione esecutiva saranno maggiormente approfondite le valutazioni sulle strade e la richiesta potrà in linea di massima essere accolta, ma limitatamente alle aree di intervento del progetto.	SI parziale

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
BO15	Comune di Borgosatollo	Borgosatollo	10014	41970	DVA-2014-0039738	*Riteniamo in premessa doveroso richiamare integralmente, facendola nostra. la comunicazione inviata dal Presidente della Provincia di Brescia. dott. Pier Luigi Mottinelli. al Presidente del Consiglio dei Ministri [...] Il territorio del Comune di Borgosatollo non è interessato direttamente e non è invaso dalla tratta ferroviaria della AV/AC, la quale in pratica corre a fianco dell'Autostrada A21 racc Ospitaletto-Montichiari (la cd. "Corda Molle"), a Sud della medesima. È sottoposto però alla realizzazione di una viabilità stradale extralinea, funzionale alla cantierizzazione della AV/AC che collegherà le provinciali S.P.23 e S.P. 77. [...]* *Inoltre la documentazione progettuale pervenuta agli atti ha impedito di fare una obiettiva ed attendibile valutazione trasportistica, in quanto mancante di elementi esaurienti per misurare l'entità dell'intervento viario. Sicuramente è risultato chiaro che la strada di riqualificazione avrà una quota del piano stradale superiore all'esistente piano di campagna, per cui la viabilità di progetto verrà realizzata quasi completamente in rilevato (con una rilevante movimentazione di terre da cave di prestito in arrivo in sito). Seppur la progettazione non è nella fase esecutiva, comunque la mancanza di qualche grafico di dettaglio ha sfavorito il limitato tempo concessoci per il procedimento delle osservazioni.*	\	Si Precisa che il territorio del comune di Borgosatollo non è interessato da opere ferroviarie ma dalla sola viabilità stradale Ghedi - Borgosatollo. Il progetto presentato per Conferenza dei Servizi contiene per la viabilità Ghedi-Borgosatollo (Parte 27 V09) elementi sufficienti ad effettuare le valutazioni richieste.	NO
BO16	Comune di Borgosatollo	Borgosatollo	10014	41970	DVA-2014-0039738	*Osservazione N. 1* *Come si evince dagli allegati, la viabilità di cantiere su strade esistenti prevista da CEPAV DUE interessa fra le altre Via Santissima e Via Di Vittorio, baricentriche all'abitato di Borgosatollo. Evidenziamo pertanto le ragioni che rendono tali viabilità inadatte:* *- tali strade, fra le principali del Comune, risultano interessate anche dalla presenza di intenso traffico locale, caratterizzato pure da una notevole componente di mobilità dolce (ciclopedonale);* *- le stesse risultano assolutamente inadatte al transito di mezzi pesanti di cantiere, pena non solo l'abbassamento del livello di servizio ma anche insostenibili impatti sulla qualità dell'aria, sul clima acustico e sulla sicurezza della mobilità . Tutto ciò è ancor di più evidente se si considera che le opere di cantierizzazione sono ingenti e costringono tra l'altro la riconfigurazione del sistema irriguo per le proprietà rurali interessate dalle viabilità di servizio ai cantieri. Pertanto, ribadiamo l'assoluta imprescindibilità di realizzazione della bretella di collegamento prevista nel territorio comunale di Borgosatollo da parte di CEPAV DUE prima della cantierizzazione e dell'inizio dei lavori di costruzione della linea AV/AC*	\	La viabilità Ghedi -Borgosatollo sarà realizzata in anticipo rispetto alle attività di cantierizzazione e di inizio dei lavori della line AV/AC (vedi anche BO02).	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
BO17	Comune di Borgosatollo	Borgosatollo	10014	41970	DVA-2014-0039738	*Osservazione N. 2* *La bretella di collegamento di cui sopra, sviluppandosi con andamento Sud-Ovest - Nord-Est, prevede il raccordo con l'esistente rotatoria della S.P. 23 (vicino al cimitero comunale). Nell'iniziale sviluppo verso Est in direzione Castenedolo, progettualmente essa risulta sovrapporsi all'esistente strada comunale Via Case Sparse in Località Santissima. La soluzione concretizza una significante ed indubbia criticità al preesistente insediamento residenziale [...] Tenuto conto che progettualmente non è stata indicata alcuna soluzione alla specifica previsione, considerata la generica pericolosità della scelta, chiediamo che la Rigualificazione della strada Ghedi-Borgosatollo preservi l'esistente Via Case Sparse "in sicurezza", mediante una corretta valutazione dell'asse viario e con l'adozione di accorgimenti anti-rumore in considerazione della preesistenza del nucleo abitato.*	\	Con riferimento all'asse viario si ritiene che la progettazione sia stata effettuata seguendo le prescrizioni della normativa vigente. Per quanto riguarda poi le questioni inerenti l'inquinamento acustico, in base ai ricettori potenzialmente interessati dall'infrastruttura in progetto ed in riferimento ai limiti acustici previsti dalle normative di riferimento, sono state effettuate simulazioni acustiche con riferimento al traffico stradale previsto lungo la variante. I livelli acustici stimati tengono conto del contenimento del rumore derivante dalla pavimentazione stradale drenante e fonoassorbente prevista in progetto. In tal senso il modello di simulazione, che prevede l'opzione di uno specifico parametro relativo al tipo di pavimentazione stradale, è stato calibrato affinché i livelli di pressione sonora stimati per tracciati con caratteristiche geometriche e di velocità di percorrenza uguale o superiore a 70 km/h, risultassero, con la pavimentazione fonoassorbente, mediamente inferiori di 3 dB(A) rispetto alla pavimentazione ordinaria. Quando la velocità si riduce per il mutare della geometria del tracciato, ad esempio in corrispondenza delle rotatorie, la procedura di calcolo provvede alla corrispondente riduzione del beneficio acustico sopra indicato. In conclusione in fase di esercizio la stima dell'impatto acustico indotto dalla nuova infrastruttura in progetto, non ha messo in evidenza alcuna criticità lungo il previsto tracciato stradale, ferma restando la configurazione geometrica del tracciato. Vedasi anche osservazione BO27 e relativa controdeduzione.	NO
BO18	Comune di Borgosatollo	Borgosatollo	10014	41970	DVA-2014-0039738	*Osservazione N. 3* *La viabilità di cantiere prevista da CEPAV DUE per la realizzazione della AV/AC interessa anche Via Sant'Angela Merici. Si tratta di un breve raccordo tra Via Santissima e la prevista bretella, di cui non si ravvede l'esigenza. In ogni caso la strada è di ridotte dimensioni, di natura interpoderale e caratterizzata dalla presenza di filari arborei e rogge che corrono paralleli. Vista anche la valenza paesistica del tracciato. osserviamo l'insostenibilità e l'inutilità del previsto adeguamento di Via Sant'Angela Merici alla luce della imprescindibilità della realizzazione del raccordo di cui sopra.*	\	L'adeguamento di via S. Angela Merici non sarà eseguito, come richiesto. Vedasi anche osservazione BO03.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
BO19	Comune di Borgosatollo	Borgosatollo	10014	41970	DVA-2014-0039738	*Osservazione N. 4* *Per quanto riguarda le modalità realizzative della bretella richiamiamo in particolare la dovuta attenzione nella realizzazione dei manufatti stradali alle interferenze con i corsi d'acqua in genere e con il Reticolo Idrico Minore esistente (le cui indicazioni progettuali non sono sufficientemente approfondite per una puntuale valutazione), mantenendoli così invariati ed evitandone le tombinature. Ciò ai fini sia di preservare la valenza agricola e paesistico-naturalistica (e le peculiarità vegetazionali e faunistiche) presente, sia di garantire la sicurezza dal punto di vista idrico e idrogeologico.In caso di inevitabile tombinatura. raccomandiamo la necessità di prevedere adeguate sezioni, non solo in seguito alla verifica idraulica. ma anche per il passaggio delle specie faunistiche. Va inoltre mantenuta la possibilità di irrigazione di tutte le aree agricole sottostanti la nuova bretella.*	\	Quanto richiesto è già previsto in progetto. Vedasi anche osservazione BO04 e relativa controdeduzione.	SI Già Previsto
BO20	Comune di Borgosatollo	Borgosatollo	10014	41970	DVA-2014-0039738	*Osservazione N. 5* *La prevista bretella prevede un ponte sul Torrente Garza. Viste le portate del corso d'acqua è indispensabile una verifica idraulica al fine di definire la luce necessaria per l'attraversamento. Raccomandiamo inoltre di mettere in atto ogni possibile soluzione per salvaguardare la valenza paesistico-naturalistica e le peculiarità vegetazionali e faunistiche presenti lungo il corso d'acqua.*	\	Quanto richiesto è già previsto in progetto. Vedasi anche osservazione BO05 e relativa controdeduzione.	SI Già Previsto
BO21	Comune di Borgosatollo	Borgosatollo	10014	41970	DVA-2014-0039738	*Osservazione N. 6* *Sottolineiamo l'importanza e la necessità di mantenere la continuità di tutte le strade poderali intersecate dalla nuova bretella.*	\	Si conferma che è stata data continuità alla viabilità poderale interferita. Vedasi anche osservazione BO06 e relativa controdeduzione.	SI Già Previsto
BO22	Comune di Borgosatollo	Borgosatollo	10014	41970	DVA-2014-0039738	*Osservazione N. 7* *Segnaliamo che le aree tecniche denominate L.3.A. T.10 di 8.125,00 mq. riportate nel piano di cantierizzazione, sono posizionate, probabilmente per errore, sopra il Torrente Garza. Osserviamo la necessità di spostarle qualora necessarie, e a tal fine suggeriamo di riposizionarle più ad Ovest, nella zona individuata*	\	L.A.3.A.T.10 è l' area tecnica necessaria alla realizzazione del ponte Garza e pertanto va necessariamente prevista nei pressi del ponte in progetto. Vedasi anche osservazione BO07 e relativa controdeduzione.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
BO23	Comune di Borgosatollo	Borgosatollo	10014	41970	DVA-2014-0039738	*Osservazione N. 8* *Segnaliamo la necessità di prevedere non solo la piantumazione quale mitigazione, ma anche la gestione delle aree piantumate stesse a lungo termine, prevedendo idonee essenze da concordare con le amministrazioni locali e interventi che necessitino del minor impegno manutentorio possibile.*	\	Per tutte le aree a verde è garantita la manutenzione delle aree a verde per i primi due anni dalla piantumazione. Successivamente la manutenzione delle aree sarà a carico del relativo proprietario. Gli interventi a verde sono stati progettati in modo da minimizzare la relativa manutenzione. Vedasi anche osservazione BO08 e relativa controdeduzione.	NO
BO24	Comune di Borgosatollo	Borgosatollo	10014	41970	DVA-2014-0039738	*Osservazione N. 9* *Chiediamo una revisione delle modalità di restituzione dei terreni agricoli alle condizioni ante-operam, in quanto solleviamo molti dubbi e perplessità circa la sufficienza a ripristinare la produttività agricola con uno scotico di 40 cm. effettuato nelle aree di cantiere (di stoccaggio e tecniche) e restituito poi a fine lavori.*	\	Le modalità di scotico e di ripristino delle aree che verranno utilizzate temporaneamente come cantieri e/stoccaggi sono ampiamente collaudate nelle altre tratte di opere AV precedentemente realizzate (Milano-Bologna) o in corso di realizzazione (Treviglio-Brescia) ed hanno garantito una piena funzionanlità all'uso agricolo, paragonabile a quella precedente l'intervento. Vedasi anche osservazione BO09 e relativa controdeduzione.	NO
BO25	Comune di Borgosatollo	Borgosatollo	10014	41970	DVA-2014-0039738	*Osservazione N. 10* *Richiediamo, in sede di Progetto Esecutivo:* *a) di coerenziare il posizionamento delle aree tecniche previste sul territorio di Borgosatollo, con le attuali suddivisioni particellari;*	\	L'osservazione sarà accolata per quanto tecnicamente possibile. Vedasi anche osservazione BO10 e relativa controdeduzione.	SI
BO26	Comune di Borgosatollo	Borgosatollo	10014	41970	DVA-2014-0039738	*Osservazione N. 10* *Richiediamo, in sede di Progetto Esecutivo:* *b) di aggiornare le indagini sul traffico, ai fini di valutare le direttrici ottimali dei flussi di cantiere ed evitare l'impatto sulla viabilità ordinaria;* *c) di evitare la frammentazione e la "banalizzazione" del paesaggio;* *d) di evitare la frammentazione delle proprietà agricole;*	\	Quanto richiesto è già previste in progetto.	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
BO27	Comune di Borgosatollo	Borgosatollo	10014	41970	DVA-2014-0039738	*Osservazione N. 10* *Richiediamo, in sede di Progetto Esecutivo:* *e) di prevedere l'utilizzo, all'occorrenza su segnalazione delle amministrazioni locali (e di concerto con le stesse), barriere acustiche;*	\	In merito alle barriere acustiche si precisa che è stato fatto uno studio acustico sulla base del quale non sono risultate necessarie le barriere. Vedasi anche osservazione BO17 e relativa controdeduzione.	NO
BO28	Comune di Borgosatollo	Borgosatollo	10014	41970	DVA-2014-0039738	*Osservazione N. 10* *Richiediamo, in sede di Progetto Esecutivo:* *f) il ripristino delle strade pubbliche esistenti utilizzate per la viabilità di cantiere, con le relative riasfaltature e con ogni altra opera manutentiva necessaria a rigarantire l'oggettiva funzionalità.*	\	Le strade pubbliche utilizzate come piste di cantiere, qualora danneggiate, saranno ripristinate allo stato originario.	SI Già Previsto
BO29	Comune di Borgosatollo	Borgosatollo	10014	41970	DVA-2014-0039738	*Osservazione N. 11* *Richiediamo. anche a titolo di compensazione, che il Progetto Esecutivo preveda:* *- la realizzazione di un tronco stradale di completamento all'attuale Via Ferri che consenta il collegamento della zona industriale con la "bretella" prevista. Tale strada può tra l'altro risultare utile quale alternativa al passaggio nel centro abitato di Borgosatollo,* *in quanto attraversa una zona industriale e presenta una piattaforma stradale molto larga, caratterizzata da una corsia per senso di marcia, separate da spartitraffico centrale e quindi utilizzabile in sicurezza anche da mezzi pesanti;* *- in sede di definitiva stesura, sempre a titolo di compensazione chiediamo, la realizzazione di un percorso ciclo-pedonale parallelo a Via Ferri che parta dalla connessione con Via Molino Vecchio e prosegua fino alla piccola strada rurale di Via Sant'Angela Merici (riqualificando le* *attuali vie poderali esistenti);* *- la realizzazione di interventi di riqualificazione sulle tratte provinciali di Via IV novembre frazione di Piffione, di Via Santissima e di Via Di Vittorio con elementi di traffic calming (al fine di disincentivare l'attraversamento del centro abitato al traffico di transito e di rendere più sicura le vie principali del comune) da concertare con le amministrazioni locali.*	\	Il Comune Ghedi-Borgosatollo non è interessato dalla linea AV. Pertanto la viabilità di progetto è gà un opera compensativa e non si ritiene di dover prevedere ulteriori compensazioni. Vedasi anche osservazioni BO11, BO12, BO13, BO14 e relative controdeduzioni.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
638	Terna Rete Italia	Intera tratta	D001881	03/12/2014	DVA-2014-0039990	*Ci riferiamo alla lettera prot. E2/L-04384 dell'11/09/2014 con la quale ci avete trasmesso copia del progetto definitivo della linea AV/AC "Milano-Venezia" - tratta "Milano-Verona" - lotto funzionale "Brescia-Verona", alla ns comunicazione [.....]. Vi segnaliamo che le varianti agli elettrodotti proposte dovranno venire esplicitamente indicate all'interno del progetto definitivo al fine di ottenere, nell'ambito del procedimento unico, l'autorizzazione alla costruzione ed all'esercizio al pari dell'opera principale. Qualora ciò non avvenisse, Vi ricordiamo che le varianti sono da considerarsi sostanziali e pertanto dovranno venire autorizzate dal MISE e che l'autorizzazione sarà condizionata alla dichiarazione di pubblica utilità dell'opera. Segnaliamo inoltre che l'attivazione della successiva fase di progettazione esecutiva e realizzativa degli interventi di risoluzione delle interferenze potrà aver luogo solo in seguito alla stipula di un contratto e/o convenzione che regoli i rapporti tecnico economici tra le parti. Vi segnaliamo che a latere della sottoscrizione della convenzione per l'esecuzione delle opere, sarà necessaria la stipula di un'ulteriore Convenzione con i proprietari delle opere interessate che regolamentino gli accessi da noi gestiti sia in fase di esecuzione dei lavori che in caso di manutenzione ordinaria degli impianti.*	\	Si prende atto	SI
RV001	Regione Veneto		517937	04/12/2014	DVA-2014-0040165	*In riferimento allo studio della Valutazione di Incidenza, trasmesso con nota n. 459614 del 31/10/2014, con la presente si evidenziano le criticità riscontrate nello studio per la Valutazione di Incidenza acquisito e limitatamente ai giudizi espressi sulla significatività delle incidenze nei confronti dei siti della rete Natura 2000 del Veneto coinvolti (direttamente o indirettamente) dall'opera in progetto. In tale studio per la valutazione di incidenza, la Scrivente non riscontra elementi sufficienti per poter escludere con ragionevole certezza scientifica il verificarsi di incidenze significative negative nei confronti degli habitat e delle specie di interesse comunitario che subiscono l'incidenza, oltre chè non si ritiene pertinente la valutazione effettuata sulla significatività di queste incidenze. Per superare le criticità riscontrate [.....]*	\	Maggiori approfondimenti sugli studi di incidenza ambientale sono stati oggetto di integrazioni predisposte de Cepav due e trasmesse al Ministero dell'Ambiente a seguito della richiesta di cui alla lettera CTVA-2014-0004376 del 23/12/2014.	SI Già Previsto
PV01	Prefettura di Verona	Bussolengo	34913	04/12/2014	DVA-2014-0040316	*Comune di Bussolengo* *- Il comune di Bussolengo è interessato esclusivamente dalla viabilità di cantiere. Le strade interessate sono la SP26 Morenica e la SR11, pertanto si chiede la verifica origine-destinazione dei mezzi di cantiere. L'amministrazione Comunale vuole la garanzia che le piattaforme stradali abbiano la capacità di sostenere il traffico pesante per la sicurezza degli utenti frequentanti la zona industriale e commerciale del Comune di Bussolengo.*	\	L'eventuale analisi di dettaglio del traffico di origine destinazione richiesto sarà elaborato in fase di Progettazione esecutiva.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
PV02	Prefettura di Verona	Sona	34913	04/12/2014	DVA-2014-0040316	Alla lettera della Prefettura viene riportata una lettera del comune di Sona, la cui prima parte coincide con la lettera prot. 26100 del 06.11.2014; di seguito si riportano i punti aggiuntivi: *[...] N.1 COPERTURA GALLERIA AL CENTRO DI SAN GIORGIO IN SALICI* *Criticità:* *L'osservazione del Sig. Cavallari Guarienti Federico propone il riutilizzo del materiale di scavo per la realizzazione della galleria artificiale di San Giorgio in Salici per l'estensione del ponte di via Belvedere a copertura della linea ferroviaria storica a San Giorgio in Salici al fine di creare un parcheggio ed una piazza nell'area interessata.* *Proposte e soluzioni:* *Si richiede pertanto di ampliare la galleria artificiale a parziale copertura della linea storica transitante dal centro di San Giorgio in Salici riutilizzando il materiale di scavo ricavato dalla realizzazione della nuova galleria artificiale della linea A.V./A.C. e destinando le aree sovrastanti a piazza e parcheggi per il centro abitato di San Giorgio in Salici.*	\	L'intervento richiesto non è funzionale all'opera e presuppone un forte impatto sull'attuale circolazione ferroviaria nonché ingenti risorse.	NO
PV03	Prefettura di Verona	Sona	34913	04/12/2014	DVA-2014-0040316	*N.2 CANTIERE OPERATIVO L.6.O.2.* *Criticità:* *L'osservazione prodotta dal Dott. Fagiuoli Giovanni mira ad individuare l'area del cantiere operativo L.6.O.2. in adiacenza all'area di stoccaggio L.6.S.T.16. e all'area tecnica L.S.A.T.9. al fine di ridurre i costi evitando la realizzazione di un sovrappasso autostradale e degli allargamenti stradali previsti in prossimità dell'abitato di Borghe.* *Proposte e soluzioni:* *Si richiede pertanto lo spostamento del cantiere operativo L.6.O.2. in adiacenza all'area di stoccaggio L.6.S.T.16. e all'area tecnica L.S.A.T.9. evitando in tale modo il necessario spostamento del centro ippico di Corte Sgrifona, l'attraversamento del centro abitato di Borghe e i danni all'esistente impianto fotovoltaico.*	\	Premesso che non risultano, per il cantiere L6.O.2, interferenze fisiche con il centro ippico (corre lungo il suo confine nord) né con l'impianto fotovoltaico (corre lungo il suo confine sud), si ritiene che lo spostamento del cantiere in adiacenza all'area di stoccaggio L.6.S.T.16. e all'area tecnica L.S.A.T.9 creerebbe una area di cantiere significativamente estensa con il conseguente impatto sul territorio e sui centri abitati limitrofi.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
PV04	Prefettura di Verona	Sona	34913	04/12/2014	DVA-2014-0040316	*N.3 SPOSTAMENTO DITTA ANCAP S.P.A.* *Criticità:* *Il tracciato della nuova linea si sovrappone all'insediamento produttivo Ancap, che si occupa di manifatture in ceramica, determinando la sua prossima dismissione e la necessità di una delocalizzazione. Rif. KM 134+443.00* *Proposte e soluzioni:* *In ossequio alla delibera CIPE 120/2003, l'azienda dovrà essere delocalizzata dal tracciato di progetto con anticipo rispetto all'esecuzione dei lavori.* *In tale prospettiva, il Comune di Sona prevede di mantenere la produzione all'interno del proprio territorio, consentendo la ricostruzione dell'impianto (art. 27, terzultimo comma, L.R. 61/1985), entro un raggio di 5 km.* *Sono pertanto state individuate nel Comune di Sona due aree produttive atte al possibile spostamento dell'attività:* *- area produttiva di circa 62.000 mq individuata nel P.A.T. adottato in via Molinara a Sona in prossimità dell'area produttiva della Grande Mela;* *- area produttiva di circa 101.740 mq individuata nel P.R.G. in prossimità della linea ferroviaria in via Stazione a Sona.*	Per la valorizzazione si rimanda al punto SO14	Si prende atto della segnalazione. Per quanto riguarda la rilocalizzazione si rimanda alla controdeduzione al punto SO14 del Comune di Sommacampagna.	SI
PV05	Prefettura di Verona	Sona	34913	04/12/2014	DVA-2014-0040316	*N.4 VIA DE AMICIS* *Criticità:* *L'infrastruttura di progetto si inserisce nel piano di riorganizzazione dell'assetto viario del territorio intercomunale (Sona - Sommacampagna - Verona). Allo stato attuale, in quest'area, non esiste un collegamento tra i due Comuni e l'opera non risponde ad un reale bisogno viabilistico. La pianificazione comunale, infatti, non prevede più il collegamento di Via De Amicis con la c.d. "tangenziale nord" di via Sacharov. In tal senso, il nuovo collegamento consentirebbe il deflusso del traffico da sud verso nord, cioè da Caselle di Sommacampagna verso Lugagnano di Sona, che si arresterebbe però su via Beccarie. L'opera comporterebbe perciò anche un aggravio della viabilità principale della frazione di Lugagnano di Sona. Rif. KM 139+931.290* *Proposte e soluzioni:* *Si ribadisce pertanto la non necessità della realizzazione del cavalca-ferrovia e della nuova viabilità in direzione di via Beccarie e in direzione Verona in quanto tale viabilità è superata dalla prevista tangenziale nord di Verona che in prossimità del territorio del Comune di Sona si avvicina all'Autostrada Brennero-Modena e collega la zona con il Quadrante Europa.* *Pertanto non si ravvede la necessità della realizzazione di un'ulteriore analoga viabilità (via E. De Amicis) a ovest dell'Autostrada.* *[…] Si elencano inoltre le 5 priorità del Comune di Sona:* *1) Galleria artificiale di San Giorgio in Salici;* *2) Sottopasso Sona - via Palazzo;* *3) Cavalca ferrovia di via Rampa;* *4) Cavalca ferrovia di via De Amicis;* *5) Impatto acustico, impatto vibrazioni e mitigazioni.*	valorizzazione al punto SN29	Si rimanda ai punti SN29 e RV029.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
PV06	Prefettura di Verona	Sommacampagna	34913	04/12/2014	DVA-2014-0040316	*Con riferimento alle osservazioni formulate da questo Comune al progetto AC/AV, già inviate giusta PEC in data 02/12/2014 ns. prot.n.18981, d'ordine del Sindaco, si elencano le priorità che questo comune ritiene di dover sottoporre alla Vs. attenzione, come concordato nella riunione del 2/12/2014 c/o Vs. uffici:* *1. Osservazione n.17 – Interramento elettrodotto di progetto parallelo alla SP. 26;* *2. Osservazioni n.18 (Localizzazione cantiere operativo L.7.O.1) e n.13 (per le opere afferenti al Comune di Sommacampagna relative al potenziamento di via Canova in Caselle e relative mitigazioni);* *3. Osservazioni n.1 e n.6 relative all'utilizzo delle piste di cantiere come futura viabilità, in coerenza con l'osservazione n.25 formulata dalla Provincia di Verona;* *4. Osservazione n.8 – Potenziamento viario della SP. n.26 Morenica, in coerenza con l'osservazione n.29 formulata dalla Provincia di Verona;* *5. Osservazione n.21 relativa ai monitoraggi ambientali;* *6. Osservazione n.12 relativa alla non realizzazione del Cavalca ferrovia di via Rampa;* *7. Osservazione n.11 relativa al sottopasso di via Betlemme, riferibile anche alla n.9, relativa ad altri sottopassi esistenti.*	\	Si rimanda alle controdeduzioni di cui ai punti specifici.	SI
PV07	Prefettura di Verona	Castelnuovo	34913	04/12/2014	DVA-2014-0040316	Si riporta una lettera del Comune di Castelnuovo (Prot 0025678 del 02/12/2014) la quale riporta osservazioni già presenti nella lettera prot. 23279 del 31.10.2014. Le osservazioni che sono state modificate o aggiunte sono riportate di seguito. *[...] 3) La modifica della viabilità della strada comunale denominata via Mantovana a Cavalcaselle comporterà da parte di TAV/TAC la demolizione dell' isola ecologica comunale della frazione. La T A V/TAC dovrà farsi parte diligente quindi per la ricostruzione dell' isola ecologica, a cura e spese di TAV/TAC, su un terreno da acquisire a cura e spese di TAV/TAC in accordo con l' amministrazione comunale sull'individuazione del sedime. Si evidenzia l' inutilità di questa variante stradale che comporterà la realizzazione di costoso un sottopasso (nuova variante alla Strada Statale, n. 11, Autostrada Bs-Vr e T A V), quando risulta possibile utilizzare l' attuale sedime stradale, previa abbassamento dello stesso e la sola realizzazione del ponte di sovrappasso della strada comunale con un ponte da parte della nuova linea TA V.*	Valorizzazione al punto CS10	Con riferimento all'isola ecologica, si fa presente che lo spostamento verso ovest del sottopasso di progetto come indicato all'osservazione CS27 di Castelnuovo non risulta fattibile. Pertanto il proponente si farà carico della ricostruzione dell'isola ecologica (ovviamente se costruita prima dei vincoli conseguenti la delibera CIPE del 2003 di approvazione del Progetto Preliminare della Linea).	SI Condizionato

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
PV08	Prefettura di Verona	Castelnuovo	34913	04/12/2014	DVA-2014-0040316	*4) Si esprime parere negativo alla realizzazione della cava di prestito di materiale litoide in quanto il Comune di Castelnuovo del Garda non è inserito nell' elenco regionale dei Comuni in cui possono essere realizzate cave (allegato 1 e 2 della L.R. n. 44/82). Si evidenzia altresì che la realizzazione della cava di prestito potrebbe influenzare negativamente l' attuale pozzo idrico pubblico di emungimento dell' acquedotto che alimenta la frazione di Oliosi e Salionze poiché realizzerebbe una via preferenziale per l'infiltrazione di possibili sostanze contaminanti in falda. Si evidenzia inoltre che le attuali strade comunali provinciali e regionali sarebbero gravate di notevole traffico veicolare pesante. La regione del Veneto in sede di Commissione VIA regionale ha evidenziato che l' escavazione già autorizzata dei corsi d' acqua (es. fiume Adige ed altri) potrebbe soddisfare le esigenze di cantiere senza dover attivare detta cava di prestito.*	\	Il proponente ritiene che possano essere recepite le richieste pervenute dal territorio e quindi che possa essere modificato il progetto solo in concomitanza dell'attuazione contemporanea delle seguenti condizioni che costituiscono, di fatto, una ridistribuzione dei punti di estrazione, compatibile con una distribuzione delle cave equilibrata lungo il tracciato ferroviario. Qualora una sola delle seguenti condizioni non fosse ritenuta opportuna il proponente conferma la richiesta delle 7 cave di prestito come ipotizzate in PD e sommariamente riepilogate in precedenza. Di seguito si riporta quindi la soluzione complessiva e trasversale ipotizzata a seguito del confronto con il territorio: • Possibilità di sfruttare la cava posta nell'ATEg18 (Lograto) Si ritiene plausibile attingere dalle riserve di inerti disponibili nell'ambito dell'ATEg18 di Lograto. Gli Enti ed il proprietario della cava sono favorevoli a tale significativo potenziamento, che evita il coinvolgimento di nuove aree. Per gli inerti in esubero verrà messa a disposizione l'area dell'ATEg 14 (Cazzago S. Martino – Travagliato) e la stessa ATEg18 per le quali sono già autorizzati interventi di rimodellamento per il recupero ambientale con l'impiego di terre e rocce da scavo. Tale assetto nel comune di Lograto è stato segnalato nei primi mesi del 2015 dall'Amministrazione Comunale e dal proprietario delle aree interessate. • Possibilità di sfruttare la cava posta nell'ATE n. 26. Considerato che allo stato l'ATE è già stato in parte coltivato, si ritiene plausibile una autorizzazione per una nuova escavazione fino ad una quota di -35 mt, come previsto dalle schede del piano cave dell'ATE 26 ristabilendo il piano agricolo alla nuova quota. Gli Enti ed il proprietario della cava sono favorevoli a tale significativo potenziamento, che evita devastazione di nuove aree. Tale cava era stata segnalata quale cava alternativa dal Comune di Calcinato. • Possibilità di sfruttare la cava posta nell'ATE n. 42. Considerato che allo stato l'ATE è già stato coltivato per una profondità di -7 mt, si ritiene plausibile una autorizzazione allo scavo fino alla quota di -17 mt e ristabilire il piano agricolo alla nuova quota di progetto. Gli Enti ed il proprietario della cava sono favorevoli a tale significativo potenziamento, che evita devastazione di nuove aree. • Sfruttamento dell'area del nuovo centro logistico "comparto sud" in Comune di Castenedolo, in prossimità alla futura stazione ferroviaria A.V. Il piano regolatore vigente già prevede detto insediamento, senza quindi intervenire su nuove aree agricole (recepimento osservazione "Valore Reale SGR" asseverata dal Comune di Castenedolo), tale insediamento prevede uno scavo complessivo di materiale di circa 1.500.000 mc per la realizzazione di un intervento immobiliare. Il materiale proveniente da tale scavo potrebbe essere utilizzato, opportunamente trattato, come inerte per la realizzazione della nuova linea AV/AC. • Scavo in area posta in prossimità all'imbocco Ovest della galleria di Lonato per una superficie di mq. 220.000, area destinata alla futura realizzazione del comparto logistico/industriale, come da osservazione del Comune di Lonato. In ottemperanza ad una precedente convenzione sottoscritta dal Comune di Lonato sull'area in questione è previsto un abbassamento del piano finito di circa 3,5 m dal piano campagna con successivo riporto di materiale per circa 1,00 mt. Per recepire la richiesta economica del Comune stesso, pari ad Euro 3.500.000 circa, e consentire che ciò non determini aggravi di costi al progetto, la domanda potrà essere accettata nei termini che si riportano: - approfondimento fino a -5 mt dall'attuale piano campagna o comunque fino ad una profondità tale da permettere l'escavazione di almeno 1.000.000 mc; - ritombamento fino a -2.50 mt senza corresponsione di oneri; - disponibilità gratuita dell'area ad uso cantiere per un periodo compreso tra il 2015 ed il 2020. • Approvvigionamento mediante lo sfruttamento dei poli estrattivi esistenti sul territorio della provincia di Verona. In luogo della coltivazione di una cava di prestito in Comune di Castelnuovo, registrata la contrarietà del Comune stesso, si provvederà allo scavo dei poli esistenti prossimi all'esaurimento, che dovranno pertanto ottenere gli strumenti necessari ad un ampliamento, quale ad esempio la cava in ghiaia denominata "Corte Betlemme" in Comune di Sommacampagna, autorizzata con DGRV 276 del 15/03/2011, per la quale è in corso un iter istruttorio di ampliamento, oppure le Cave S.E.I. ed Inerti S.Valentino, nel Comune di Bussolengo.	SI Condizionato
PV09	Prefettura di Verona	Castelnuovo	34913	04/12/2014	DVA-2014-0040316	*8) La modifica della viabilità stradale di via Bologna nella frazione di Cavalcaselle appare incompatibile con la vigente normativa stradale in quanto prevede curve a gomito subito dopo un sottopasso autostradale.*	\	Via Bologna non sarà interessata da traffico di cantiere ad eccezione del suo attraversamento per il quale è prevista la realizzazione di una adeguata rotonda.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
PV10	Prefettura di Verona	Peschiera	34913	04/12/2014	DVA-2014-0040316	*TENUTO CONTO che dalla relazione allegata, ed inerente il programma di esercizio, la nuova linea ferroviaria Brescia-Verona risulta inutile in quanto:* *- Non è possibile far transitare sulla linea ad alta velocità i treni merci in quanto incompatibili per velocità e tipo di convoglio,* *- I dati utilizzati per il dimensionamento della linea ad alta velocità risalgono al 2000 e sono obsoleti rispetto all'andamento della richiesta di transito merci su rotaia che dal 2007 è diminuito del 50%;* *- I dati utilizzati per il dimensionamento della linea ad alta capacità ed inerenti al traffico merci sono sovrastimati rispetto ai convogli attuali;* *- L' attuale linea ferroviaria ha ancora una capacità residua e con la realizzazione della nuova linea ferroviaria vi sarebbe un inutile trasferimento dei convogli intercity sulla nuova infrastruttura;* *- La nuova linea ferroviaria, dedotto il traffico merci, sarebbe interessata da soli 78 treni giornalieri (compresi i 16 treni intercity che attualmente transitano sulla linea storica) e pertanto non risulta remunerativa in quanto il tasso di utilizzazione sarebbe inferiore all'80% e pertanto antieconomica;* *- La linea ferroviaria storica potrebbe essere adeguata tecnologicamente e con la realizzazione di "posti di movimento" potrebbe assorbire anche il traffico dei nuovi convogli ferroviari a lunga percorrenza;* *- Il "risparmio" di tempo per i treni passeggeri a lunga percorrenza sulla linea MilanoVerona, con la fermata nella stazione di Brescia risulterebbe poco rilevante;*	\	A cura RFI	RFI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
PV11	Prefettura di Verona	Peschiera	34913	04/12/2014	DVA-2014-0040316	*EVIDENZIATO che si sono evidenziate le seguenti criticità, non adeguatamente approfondite e studiate nel progetto definitivo e nello studio di impatto ambientale :* *1. Il patrimonio ambientale, unico nel suo genere, subirebbe profonde ed irreversibili trasformazioni (siti patrimonio UNESCO, siti di importanza comunitaria (SIC), rete ecologica regionale (RER), cordoni morenici ...),* *2. Le attività agronomiche di eccellenza (zona viticola Lugana DOC, zona Grana Padano e viticoltura biologica) ridurrebbero in modo consistente, per sottrazione di suolo, sia aree di produzione che l'indotto economico,* *3. La fiorente attività turistica, oggi attestata a 22 mln di presenze/anno, patirebbe le inevitabili conseguenze dei disagi provocati da una prolungata cantierizzazione,* *4. Il delicato sistema idrogeologico e la rete idrica minore, che caratterizzano il bacino gardesano, subirebbero conseguenze ormai ben note in situazioni analoghe, che non sono state, a nostro avviso, sufficientemente approfondite nella Valutazione Ambientale;* *CONSIDERATO che sulla linea ferroviaria Chiasso-Como, in luogo della realizzazione della linea ad alta velocità/alta capacità è stato scelto di ammodernare tecnologicamente l' attuale linea ferroviaria e di realizzare alcuni "posti di movimento";* *RILEVATO che la linea ad alta velocità/alta capacità fra Milano e Brescia è in corso di costruzione, si propone in alternativa all' attuale progetto: nel breve periodo di ammodernare tecnologicamente l' attuale linea ferroviaria realizzando i necessari "posti di movimenti" e nel medio periodo di realizzare il by-pass della citta di Brescia al fine di consentire ai convogli di lunga percorrenza di effettuare convogli ferroviari passeggeri rapidi con fermate solo a Milano ed a Verona;* *EVIDENZIATO altresì che la procedura di valutazione di impatto ambientale effettuata nel 2003 è obsoleta per i dati utilizzati ed andrebbe aggiornata poiché non tiene conto degli effetti cumulativi di altre opere in corso di valutazione di impatto ambientale, di competenza ministeriale;*	\	Le questioni generali sollevate sono state già valutate in occasione dell'approvazione del progetto preliminare (Delibera CIPE n. 120 del dicembre 2003).	NO
PV12	Prefettura di Verona	Peschiera	34913	04/12/2014	DVA-2014-0040316	*DELIBERA* *1. Di ribadire il parere negativo al progetto definitivo per la realizzazione della linea ad alta velocità/alta capacità lotto funzionale Brescia-Verona così come presentato dal proponente;* *2. Di fare propria la relazione allegata al presente provvedimento inerente le osservazioni generali e particolari al progetto alta velocità/alta capacità per la conferenza dei servizi;* [Viene riportata la stessa lettera del Comune di Desenzano in CdS (Punto da 1 a 5.2 indice lettera CdS 50)] *3. Di chiedere al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che sia presa in considerazione la proposta di riammodernamento dell' attuale linea ferroviaria realizzando i necessari "posti di movimenti" (breve periodo) e di realizzare poi il by-pass della città di Brescia (medio periodo);*	\	A cura RFI	RFI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
BS23	Provincia di Brescia	Borgosatollo	senza protocollo	11/12/2014	DVA-2014-0040834	*Sono da intendersi di interesse anche sovralocale le seguenti opere complementari o compensative all'intervento ferroviario: realizzazione di un collegamento tra Via Ferri e il previsto tratto di nuova viabilità Ghedi-Borgosatollo al fine di ridurre il transito di mezzi pesanti nell'abitato di Borgosatollo. L'innesto sulla prevista bretella dovrà permettere manovre esclusivamente in mano destra. L'intervento permetterebbe altresì la riqualificazione a viabilità di ricucitura urbana di Via Santissima e Via Di Vittorio, con l'inserimento di elementi calmieratori della velocità di transito.*	\	Il Comune Borgosatollo non è interessato dalla linea AV. Pertanto la viabilità di progetto è già un'opera compensativa e non si ritiene di dover prevedere ulteriori compensazioni. Vedasi anche osservazione BO11 e relativa controdeduzione.	NO
BS24	Provincia di Brescia	Capriano del colle	senza protocollo	11/12/2014	DVA-2014-0040834	*Sono da intendersi di interesse anche sovralocale le seguenti opere complementari o compensative all'intervento ferroviario: riqualificazione di Via Trento tramite riasfaltatura dei marciapiedi e inserimento di attraversamenti pedonali in sicurezza.*	Per la valorizzazione si veda la controdeduzione CP20	L'intervento richiesto è tecnicamente fattibile. In particolare si prevede l'asfaltatura di via Trento per un tratto di 2500 m dalla rotonda a Ovest del fiume Mella fino all'incrocio con via Majorana a Nord dell'AV. Si rimanda all'osservazione CP20 del Comune di Capriano del Colle.	SI
BS25	Provincia di Brescia	Capriano del colle	senza protocollo	11/12/2014	DVA-2014-0040834	*Sono da intendersi di interesse anche sovralocale le seguenti opere complementari o compensative all'intervento ferroviario: realizzazione di una rotatoria tra Via Trento, Via Chiesa e Via del Molino*	Per la valorizzazione si veda la controdeduzione CP21	L'intervento richiesto è tecnicamente fattibile. Si rimanda all'osservazione CP21 del Comune di Capriano del Colle.	SI
BS26	Provincia di Brescia	Castenedolo	senza protocollo	11/12/2014	DVA-2014-0040834	*Sono da intendersi di interesse anche sovralocale le seguenti opere complementari o compensative all'intervento ferroviario: nuovo percorso ciclopedonale a lato della SP77 tra l'intersezione a rotatoria in località Alpino (tra le vie Patriotri, Brescia e Bruno Boni) e l'intersezione a rotatoria in località Capodimonte (su via Monte Pasubio), all'imbocco della realizzanda strada di collegamento tra la SP77, in territorio del Comune di Castenedolo, e la SP23, in territorio del Comune di Borgosatollo. L'apertura del nuovo tratto di viabilità, incrementando il traffico sulla SP77, rende necessaria un'adeguata protezione dei transiti ciclopedonali*	Per la valorizzazione si veda la controdeduzione CD01	Precisato che la misura di compensazione richiesta è ubicata in un'area distante da quella interessata dalla linea ferroviaria, l'intervento, seppur poco definito dal Comune, è fattibile. Si ipotizza uno sviluppo di circa 2 km. Si rimanda all'osservazione CD01 del Comune di Castenedolo.	SI
BS27	Provincia di Brescia	Castenedolo	senza protocollo	11/12/2014	DVA-2014-0040834	*Sono da intendersi di interesse anche sovralocale le seguenti opere complementari o compensative all'intervento ferroviario: nuova intersezione a rotatoria, in luogo dell'attuale intersezione a raso, presso l'incrocio tra Via Tenente Olivari (SP66 in direzione Ghedi) e Via Matteotti*	Per la valorizzazione si veda la controdeduzione CD02	Precisato che la misura di compensazione richiesta è ubicata in un'area distante da quella interessata dalla linea ferroviaria, la rotatoria è fattibile. Si rimanda all'osservazione CD02 del Comune di Castenedolo.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
BS28	Provincia di Brescia	Castenedolo	senza protocollo	11/12/2014	DVA-2014-0040834	*Sono da intendersi di interesse anche sovralocale le seguenti opere complementari o compensative all'intervento ferroviario: nuova intersezione a rotatoria, in luogo dell'attuale intersezione a raso, presso l'incrocio tra Via Tenente Olivari (SP66 in direzione Ghedi) e Via Volta e Via Garibaldi*	Per la valorizzazione si veda la controdeduzione CD02	Precisato che la misura di compensazione richiesta è ubicata in un'area distante da quella interessata dalla linea ferroviaria, la rotatoria è fattibile. Si rimanda all'osservazione CD02 del Comune di Castenedolo.	SI
BS29	Provincia di Brescia	Flero	senza protocollo	11/12/2014	DVA-2014-0040834	*Sono da intendersi di interesse anche sovralocale le seguenti opere complementari o compensative all'intervento ferroviario: realizzazione di una rotatoria e di un tratto di strada di collegamento tra Via XX Settembre e Via Brescia*	Per la valorizzazione si veda la controdeduzione FL28	La richiesta è accoglibile. Si rimanda all'osservazione FL28 del Comune di Flero	SI
BS30	Provincia di Brescia	Poncarale	senza protocollo	11/12/2014	DVA-2014-0040834	*Sono da intendersi di interesse anche sovralocale le seguenti opere complementari o compensative all'intervento ferroviario: arroccamento da sud al cantiere d'armamento Gardesana, attraverso il collegamento tra Via Gallo e Via Marconi in via di realizzazione da parte di Centro Padane. Il nuovo percorso rappresenta l'unica soluzione viabilistica sostenibile in grado di evitare il transito dei mezzi d'opera nel centro abitato di Borgo Poncarale.*	\	Si recepisce l'osservazione, per quanto tecnicamente possibile. Si rimanda all'osservazione PO11 del Comune di Poncarale	SI
BS31	Provincia di Brescia	Borgosatollo	senza protocollo	11/12/2014	DVA-2014-0040834	*Sono da intendersi di interesse anche sovralocale le seguenti opere complementari o compensative all'intervento ferroviario: assoluta necessità di realizzare il previsto tratto di nuova viabilità Ghedi-Borgosatollo da parte del consorzio Cepav due prima della cantierizzazione e dell'inizio dei lavori di costruzione della linea ferroviaria*	\	La viabilità Ghedi -Borgosatollo sarà realizzata in anticipo rispetto alle attività di cantierizzazione e di inizio dei lavori della line AV/AC. Si rimanda all'osservazione BO16 del Comune di Borgosatollo	SI
BS32	Provincia di Brescia	Poncarale	senza protocollo	11/12/2014	DVA-2014-0040834	*Sono da intendersi di interesse anche sovralocale le seguenti opere complementari o compensative all'intervento ferroviario: stralcio della previsione di nuova rotatoria sulla SP45 bis a sud della piattaforma ferroviaria ed utilizzo, in alternativa, della rotatoria esistente immediatamente a nord della SP19. Come già segnalato in precedenza per le strade di lottizzazione di Poncarale, si specifica - anche al presente fine - che alla pk 84+433 andrà risolta l'interferenza di una pila del viadotto Gardesana con il predisposto tracciato stradale per cui è stato realizzato da ACP apposito manufatto sotto il raccordo autostradale.*	\	L'eliminazione della rotatoria che ha a carattere provvisorio è accettabile. Si segnala tuttavia che la rotatoria era stata prevista per limitare l'impatto sulla viabilità locale e privilegiare l'utilizzo delle piste di cantiere. Si rimanda anche all'osservazione PO09 del Comune di Poncarale. Per quanto rigaurda la pila P21, questa sarà spostata invertendo su due campate rispettivamente da 25 e 30 m tra le pile P16-P17 e P21-P22, con traslazione di 5 m verso est delle pile P18-P19-P20. Si rimanda all'osservazione BS08.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
639	Terna Rete Italia	Intera tratta	P20140007518	12/12/2014	DVA-2014-0040872	*Ci riferiamo alla Vs lettera prot. E2/L04384 dell'11/9/2014 con la quale ci avete trasmesso copia del progetto definitivo della linea AV/AC "Milano-Venezia" - tratta "Milano-Verona" - lotto funzionale "Brescia-Verona", alla ns lettera prot. Nr. TRISPANE/P20140006738 del 5/11/2014, alla Conferenza di Servizi del 6/11/2014 ed [.....] Nel merito riportiamo di seguito l'elenco delle interferenze non compatibili già segnalate nella corrispondenza precedente, ...[....]. Confermiamo quanto indicato nella ns nota TRISPANE/20140006738 del 5/11/2014 per i tratti in cui si dovranno installare nuovi sostegni in prossimità di viabilità (nuove od esistenti) principali, ovvero la facoltà riconosciuta all'ente proprietario della strada di derogare le distanze minime, qualora la risoluzione delle interferenze non sia possibile in altro modo...[....] Le corografie con i progetti delle varianti agli elettrodotti, a noi richiesti solamente a valle della Conferenza di Servizi, Vi verranno trasmessi entro il 30 gennaio 2015,[.....]. Infine Vi informiamo che a latere della sottoscrizione della convenzione per l'esecuzione delle opere, sarà necessaria la stipula di un'ulteriore Convenzione con i proprietari delle opere interessate che regolamentino gli accessi da noi gestiti sia in fase di esecuzione dei lavori che in caso di manutenzione ordinaria degli impianti.*	\	Si prende atto	SI
162	Gruppo Gatti	Lograto	Nessun Protocollo	11/12/2014	DVA-2014-0041067	*[...] Quanto sopra premesso GRUPPO GATTI S.p.A., avuti presenti: - gli esiti della riunione tenutasi in data 03 dicembre 2014 presso la sede AIB di Brescia fra le associazioni di categoria con l'ing. Lombardi e l'ing. Tommasini di Cepav Due, al fine di discutere le osservazioni presentate al Ministero con riguardo all'attivazione delle cave di prestito inserite nel progetto di VIA della linea ferroviaria Alta Velocità del lotto funzionale Brescia – Verona, riunione dalla quale è emersa la disponibilità di Cepav Due di prendere in considerazione proposte specifiche per la fornitura del materiale che potessero garantire: a) la gestione di elevati quantitativi di materiali lavorati in tempi relativamente stretti (con picchi di lavoro che superano i mc. 10.000 giornalieri); b) la vicinanza della cava all'opera (massima distanza indicativa di circa km 5) per questioni logistiche e di costi di trasporto, con particolare attenzione all'impatto della viabilità dovuta all'importante traffico di mezzi pesanti anche ai fini della procedura di VIA; c) un quantitativo per ogni cava di circa mc 1.000.000, per contenere il numero delle cave dedicate all'opera; d) congruità del prezzo rispetto alle previsioni di progetto; - le osservazioni presentate dal Comune di Lograto nella procedura in epigrafe, protocollate presso codesto Ministero in data 07.11.2014, dalle quali si evince (osservazione 3. relativa alla cava): 'In prossimità della cava di prestito prevista (circa ad 800 m) ne esiste già una in attività che si chiede possa essere sfruttata in alternativa (totale o parziale) a quella prevista (Figura 3). La cava esistente alla quale si fa riferimento è la ATEG 18 del Piano Cave della provincia di Brescia. Essa ha una superficie di 404.491 m^2 e una profondità massima scavabile di 25 m. Il Piano Cave prevede un volume complessivo stimato del giacimento pari a 2.800.000 m^3 con una produzione totale di 1.000.000 m^3 in 10 anni e un residuo stimato di 1.800.000 m^3. L'ultimo aggiornamento disponibile relativo al volume cavato fornito dalla*	\	Il proponente ritiene che possano essere recepite le richieste pervenute dal territorio e quindi che possa essere modificato il progetto solo in concomitanza dell'attuazione contemporanea delle seguenti condizioni che costituiscono, di fatto, una ridistribuzione dei punti di estrazione, compatibile con una distribuzione delle cave equilibrata lungo il tracciato ferroviario. Qualora una sola delle seguenti condizioni non fosse ritenuta opportuna il proponente conferma la richiesta delle 7 cave di prestito come ipotizzate in PD e sommariamente riepilogate in precedenza. Di seguito si riporta quindi la soluzione complessiva e trasversale ipotizzata a seguito del confronto con il territorio: • Conferma della cava sita nel Comune di Lograto. Tale cava è territorialmente strategica per il reperimento di inerti e quindi irrinunciabile, anche in considerazione alla posizione ed alla vicinanza alle aree di lavoro che minimizzano il percorso dei mezzi e quindi riducono l'impatto complessivo della realizzazione dell'opera. Occorre inoltre sottolineare che per la cava in oggetto è previsto per il totale ritombamento a piano campagna e la restituzione delle aree alla loro funzionalità originaria entro il termine di completamento dei lavori. • Possibilità di sfruttare la cava posta nell'ATE n. 26. Considerato che allo stato l'ATE è già stato in parte coltivato, si ritiene plausibile una autorizzazione per una nuova escavazione fino ad una quota di -35 mt, come previsto dalle schede del piano cave dell'ATE 26 ristabilendo il piano agricolo alla nuova quota. Gli Enti ed il proprietario della cava sono favorevoli a tale significativo potenziamento, che evita devastazione di nuove aree. Tale cava era stata segnalata quale cava	SI condizionato

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
163	Gruppo Gatti	Lograto	Nessun Protocollo	11/12/2014	DVA-2014-0041067	*[…] ulteriormente osserva e formula la seguente proposta operativa* *A. Modifica della previsione progettuale: abolizione/cancellazione della Cava di prestito BS2 Lograto (BS) che prevede un volume di inerti ipotizzato di mc 1.000.000 circa.* *B. Individuazione di analoga quantità di inerte attingibile dalle riserve disponibili perimetrate nell'ATEg18 (Lograto), ATE già dotato di idonei, efficienti e moderni impianti di lavorazione e trasformazione dell'inerte per la produzione di prodotti certificati.* *C. Nel caso in cui l'appaltatrice CEPAV DUE avesse necessità di disporre di un'area dedicata ad uso servizi ed impianti, potrà essere messa a disposizione anche ad uso esclusivo l'area impianti già compresa all'interno della perimetrazione dell'ATE in esame.* *D. Nell'ATE 18 sono infatti attivi i seguenti impianti:* *- Draga galleggiante Rohr Bagger, capacità produttiva di circa 600 ton/h;* *- Impianto di selezione e frantumazione di aggregati per la produzione di inerti nobili con una capacità produttiva di circa 400 ton/ora;* *- Impianto di betonaggio per la produzione di calcestruzzi Cifa Dual con due punti di carico:* *1- impianto a secco con capacità produttiva di mc/h 120* *2- impianto con mixer con capacità produttiva di mc/h 70* *L'individuazione e l'utilizzo, in sostituzione della cava di prestito BS2 Lograto, delle quantità di riserva disponibili nell'ATE citato, comporta indubbi e molteplici vantaggi ambientali ed economici, non ultimo quello di rendere superflua l'individuazione di una vasta area per l'installarvi gli impianti di betonaggio e di frantumazione e vagliatura dell'inerte scavato.* Nota: alla lettera sono allegati elaborati grafici esplicativi	\	vedi controdeduzione all'osservazione n. 18	SI condiziona to
MO12	Comune di Montichiari	Montichiari	932	13/01/2015	DVA-2015-0000898	*Il Piano di Utilizzo delle terre rileva la presenza di 16 siti critici interferenti [……] Per quanto concerne la situazione rilevata in Montichiari emergono, a nostro avviso, alcune incertezze relative alla modalità di intervento prevista nel sito MN02-Monti.Ri.Am sr.l, laddove la presenza dei rifiuti abbancati, trattasi appunto di discarica, costituisce elemento di forte criticità. [....] In conclusione si osserva che, ancorchè non strettamente connesso nel merito del procedimento in esame, non paiono esplicitate le tecniche di intervento nel punto di contatto con il corpo discarica, tenuto conto della potenziale criticità imputabile a lesioni della struttura a presidio dei rischi di contatto dei rifiuti con l'ambiente circostante, ciò in linea con i rilevi già manifestati con precedente nota n. prot. 35828 del 5 novembre che di fatto avvallano la propostra avanzata dalla scrivente Ammnistrazione con pari nota.*	\	Così come rilevato dallo stesso Comune , la richiesta non è strettamente connessa nel merito alla procedura in corso; il progetto di bonifica della discarica Monti.Ri.Am s.r.l. (sito MN-02) nella sua porzione interferente con la linea AV/AC sarà predisposto in fase di progettazione esecutiva dove verranno forniti tutti i dettagli in relazione all'intervento previsto.	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CS77	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo	897	16.01.2015	DVA-2015-0001326	*Con la presente si è formalmente a richiedere la riapertura dei termini per la presentazione delle osservazioni al progetto di cui all'oggetto visto e riscontrato che:* *- il Presidente della Commissione VIA Nazionale ha chiesto, con nota prot. 4376 del 23.12.2014 numerose integrazioni al Consorzio Cepav 2 inerenti lo studio di impatto ambientale dell'opera in oggetto;* *- il Ministero dell'Ambiente ha chiesto in CdS di produrre al proponente Cepav 2 il Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo;* *- che quest'ultimo elaborato è stato presentato e depositato in maniera parziale in quanto include solo alcuni comuni e non tutti (in particolare mancano nell'elaborato depositato e pubblicato sul sito ministeriale i comuni di Peschiera, Desenzano, Castelnuovo, Pozzolengo; risultano parzialmente inclusi i comuni di Sona e Sommacampagna).* *Si ritiene pertanto necessario e corretto che sia consentita, da parte del Ministero dell'Ambiente, agli enti pubblici ed ai portatori di interesse di partecipare attivamente alla procedura di valutazione di impatto ambientale formulando osservazioni sui documenti di integrazione che il proponente dovrà necessariamente integrare consentendo a tutti di formulare adeguate osservazioni, dopo il deposito nella sua interezza delle richieste effettuate dalla Commissione VIA nazionale e dal Ministero stesso.*	\	Le integrazioni richieste dal Ministero dell'Ambiente in data 23.12.2014 sono state trasmesse da Cepav due allo stesso Minsitero in data 06.20.2015. Per quanto riguarda il Piano di Utilizzo rocce e Terre da scavo Il Consorzio Cepav due ha presentato il Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo (PUT) sulle opere oggetto di procedura VIA (variante di Montichiari, elettrodotti, strada Ghedi-Borgosatollo), conformemente a quanto previsto dall'art. 5, comma 1 del DM161/2012 e in accordo con lo stesso Ministero dell'Ambiente. Detto articolo di legge disciplina infatti l'obbligo di presentazione del PUT in fase di progetto definitivo solo per le opere oggetto di VIA, per le quali l'espletamento dell'iter deve avvenire prima dell'espressione del parere di valutazione di impatto ambientale. Per le parti dell'opera, non soggette a VIA, il PUT verrà presentato in fase di progetto esecutivo e presentato, come disciplinato dallo stesso articolo, entro 90 giorni prima dell'inzio dei lavori.	NO
664	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	19/01/2015	DVA-2015-0001643	*CONSIDERAZIONI-OSSERVAZIONI tra le "Richieste di integrazione" e il Centro Abitato di Caselle* *1. Fornire un Cronoprogramma dei lavori, suddiviso per lotti operativi, che consenta di individuare la tempistica, la localizzazione e gli effetti cumulativi degli impatti generati dai singoli cantieri, suddivisibile nei sottoprogetti maggiori (Elettrodotto, Variante Montichiari, Ghedi-Borgosatollo).* ***Si chiede una verifica complessiva degli effetti cumulativi tra la Ferrovia TAV e le infrastrutture esistenti (e/o in progetto) che già oggi impattano sul centro abitato di Caselle al fine di poter diminuire l'attuale situazione di inquinamento… obbligando la Ferrovia TAV a migliorare la… già grave attuale situazione.***	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
665	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	19/01/2015	DVA-2015-0001643	*CONSIDERAZIONI-OSSERVAZIONI tra le "Richieste di integrazione" e il Centro Abitato di Caselle* *2. Integrare la documentazione con la descrizione. anche attraverso la redazione di elaborati cartografici, del: "Patrimonio Agroalimentare" di particolare qualità e tipicità, qualora nel territorio in esame siano presenti aree di cui al punto 2 i) dell'allegato V al D.Lgs. 412008 (art. 21 del D.Lgs 2281 2001) potenzialmente impattate dall'opera in progetto (in riferimento a quanto riportato nel D.Lgs. 152/2006 es.m.i., Allegato VII alla Parte II, punto 3)* ***Considerato che la Ferrovia TAV – nel tratto che interessa il territorio di Sommacampagna - è stata progettata*** ***in aderenza all'attuale Ferrovia in teoria, il "Patrimonio Agroalimentare" - in teoria - avrebbe minori danni, ma se sommiamo anche il territorio utilizzato dalla SI.TA.VE. (progettata in aderenza alla Ferrovia TAV) bisogna, anche per questo problema, valutare gli effetti cumulativi tra le due opere.***	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA.	NO
666	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	19/01/2015	DVA-2015-0001643	*CONSIDERAZIONI-OSSERVAZIONI tra le "Richieste di integrazione" e il Centro Abitato di Caselle* *3. Approfondire le seguenti tematiche:* *a) valutazione degli impatti progettuali sul sistema agricolo, sul tessuto rurale e sul sistema fondiario locale.* *b) definizione delle corrispondenti misure di mitigazione progettuali, idonee a contenere gli impatti arrecati dalla sottrazione di superficie agricola e dalle problematiche di natura gestionale a livello produttivo* *c) definizione di misure di compensazione rispetto agli attuali parametri produttivi ed economici dei comparti agricoli presenti* ***Si chiede che per pari quantità delle aree sottratte alla superficie agricola per realizzare la Ferrovia TAV, vi sia una cessione al Comune di Sommacampagna di pari superficie, di aree oggi utilizzate dal Ministero della Difesa recuperabili all'interno del perimetro del sedime dell'Aeroporto Militare da dismettere al fine di poter compensare la diminuzione del territorio comunale… consumato dalla Ferrovia TAV .***	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
667	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	19/01/2015	DVA-2015-0001643	*CONSIDERAZIONI-OSSERVAZIONI tra le "Richieste di integrazione" e il Centro Abitato di Caselle* *4. Nella documentazione prodotta per l'istanza di VIA sono presenti riferimenti a documentazione prodotta e consegnata all'interno della procedura di verifica di ottemperanza. Pertanto il Proponente dovrà verificare la completezza della documentazione fornita in entrambe le procedure e in considerazione dell'elevato numero degli elaborati ottimizzare gli elenchi elaborati per consentire una rapida comprensione della struttura del progetto e dello studio.* ***Si chiede che anche nella documentazione relativa alla "verifica di ottemperanza" siano attentamente valutati tutti gli effetti cumulativi che sono generati dalle diverse opere infrastrutturali che impattano sui territorio interessati dalla Ferrovia TAV con una particolare attenzione al centro abitato di Caselle.*** *5. Venga integrato lo S.I.A. con la valutazione degli effetti cumulativi e delle possibili ulteriori interferenze del progetto con il Nuovo Sistema delle Tangenziale Venete (esito parere CTVIA n. 473 del 11/10/2010), con particolare riferimento agli interventi previsti sulla viabilità locale, sottopassi e cavalca ferrovia e con l'analisi approfondita dell'interferenza di Lugagnano.* ***Considerato che la SI.TA.VE. non interessa l'abitato di Lugagnano, ma che detta opera è stata approvata interamente sul territorio di Sommacampagna ed in particolare di Caselle, parrebbe essere evidente che alla richiesta di: "valutare gli effetti cumulativi e le possibili ulteriori interferenze con la SI.TA.VE." va data una particolare attenzione considerato che nell'intero tratto interessante il Comune di Sommacampagna vi sarebbero poi tre infrastrutture - una in aderenza con l'altra: la Ferrovia Storica, la Nuova Ferrovia e la Nuova Autostrada - i cui effetti cumulativi, non solo vanno attentamente valutati, ma soprattutto - a compensazione e a mitigazione delle sommatorie degli impatti ambientali - devono essere prese le adeguate contromisure atte a migliorare la qualità di vita degli abitanti di Caselle. Come segnalato nelle precedenti Osservazioni alla VIA, relativamente alle interferenze con la SI.TA.VE. va evidenziato che la nuova Centrale Elettrica come prevista nel Comune***	\	Premesso che la richiesta non risulta pertinente in quanto non oggetto delle parti d'opera sottoposte a VIA, si segnala in ogni caso che il progetto preliminare delle Tangenziali Venete (variante alla S.S.11) citato non è stato ancora approvato e pertanto non sarà preso in considerazione nella progettazione della linea AV/AC.	NO
668	Sig. Beniamino Sandrini	Intera tratta	Nessun Protocollo	19/01/2015	DVA-2015-0001643	*CONSIDERAZIONI-OSSERVAZIONI tra le "Richieste di integrazione" e il Centro Abitato di Caselle* *6. Predisporre, in forma tabellare, le controdeduzioni alle Osservazioni pervenute e pubblicate sul sito internet di questo Ministero, con particolare riferimento a quelle presentate dalle Associazioni industriali di Brescia, e analoghe del Veneto, sul piano cave, nonché a quelle (e alle loro proposte) dei comuni di Desenzano, Calcinato, Castenedolo, Rovato, Botticino, Borgosatollo, Lograto, Azzano, Lonato del Garda, Fiero, Pezzato, Capriano del Colle, Pozzolengo, S.Bonifacio, Peschiera del Garda, Castelnuovo del Garda, Sona, Sommacampagna, Verona e Bussolengo ed altri eventuali.* ***Si chiede che adeguata predisposizione, in forma tabellare, delle controdeduzioni… sia predisposta anche per le Osservazioni presentate dai cittadini che singolarmente e/o rappresentati da diversi Comitati hanno inviato e che sono state pubblicate sul sito web del Ministero dell'Ambiente.***	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA. In ogni caso le controdeduzioni in forma tabellare saranno indirizzate ai Ministeri competenti.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
669	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	19/01/2015	DVA-2015-0001643	*CONSIDERAZIONI-OSSERVAZIONI tra le "Richieste di integrazione" e il Centro Abitato di Caselle* *7. Nella documentazione presentata non è stata riscontrata l'analisi delle alternative: il si richiede una relazione illustrativa con particolare riferimento, ma non limitativo, ai seguenti progetti:* *a) Linee A.T. 132 kV* *b) Cantierizzazione (nella zona Lugana DOC dalla lettura delle osservazioni del pubblico emerge la richiesta di valutare la Fattibilità di adeguamento potenziamento della linea storica per evitare di consumare suolo agricolo di pregio e demolire alcune cascine di interesse storico-architettonico)* *c) Cave di Prestito, con particolare riferimento alla scelta delle singole cave* ***Ricordando che le "Alternative Progettuali" sarebbero d'obbligo nella procedura di VIA, per il Comune di Sommacampagna, relativamente alla "Linea A.T. 132 kV" si ricorda la necessità dell'interramento – per l'intero territorio comunale delle "due linee AT" oggi preesistenti compreso anche quella di nuova costruzione e relativamente alle "Cave di Prestito" per realizzare il rilevato ferroviario che caratterizza il territorio di Sommacampagna, dalla realizzazione dello scavo in trincea previsto per la SI.TA.VE. potrebbe essere recuperato tutto il materiale necessario.***	\	Ribadendo l'incompatibilità del progetto SiTaVe con la linea AV/AC Brescia-Verona, si precisa che l'analisi delle alternative all'utilizzo delle cave di prestito e al tracciato dell'elettrodotto di Sona sono trasmesse al ministero competente.	NO
670	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	19/01/2015	DVA-2015-0001643	*CONSIDERAZIONI-OSSERVAZIONI tra le "Richieste di integrazione" e il Centro Abitato di Caselle* *10. In relazione al Progetto architettonico:* *a) porre particolare attenzione alla qualità architettonica delle opere d'arte principali previste dal progetto (ponti, viadotti, gallerie artificiali, imbocchi gallerie), verificando altresì la possibilità di scelta di tecniche costruttive alternative a quelle proposte al fine di minimizzare gli effetti di intrusione sul quadro paesistico esistente, fornendo adeguate foto simulazioni ad altezza osservatore, ante operam e post operam con e senza mitigazioni.* ***Si concorda con la richiesta di integrazione come predisposta dalla Commissione VIA Speciale, ricordando gli impatti visivi creati dai Cavalcaferrovia che interessano gli abitati di Caselle e Lugagnano.***	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
671	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	19/01/2015	DVA-2015-0001643	*CONSIDERAZIONI-OSSERVAZIONI tra le "Richieste di integrazione" e il Centro Abitato di Caselle* *11. Considerato che l'opera oggetto di valutazione è inserita in affiancamento ad altre infrastrutture viarie, già realizzate, in fase di realizzazione o in fase di progettazione, dovrà essere prevista una specifica relazione circa la stima degli impatti cumulati. In particolare dovrà essere approfondita la stima degli impatti sul reticolo idrografico principale e secondario gli eventuali effetti cumulativi derivanti dalla gestione delle acque meteoriche e dalle eventuali opere strutturali a servizio del superamento delle interferenze* ***Per il territorio di Caselle si chiede una specifica relazione sulla stima degli EFFETTI CUMULATIVI degli IMPATTI AMBIENTALI generati dall'Aeroporto: "Valerio Catullo", dall'Interporto: "Quadrante Europa", dalla Tangenziale Ovest di Verona, dalla Nuova Autostrada: "SI.TA.VE.", dall'Autostrada "A4", dalla Autostrada "A22, all'Incrocio tra le Autostrade A4 e A22, da due Elettrodotti (uno da 220 kW e uno da 132 kV), dalla Ferrovia Milano-Venezia, da due Cave di Ghiaia e dalla Discarica Siberie ai quali impatti ambientali, vanno sommati quelli generati dalla Ferrovia TAV.*** *12. In relazione alla componente atmosfera è necessario aggiungere il riferimento al decreto D.Lgs. 28/2/2013 n. 250, contenente modifiche integranti al D.lgs. 155/2010.* ***Si concorda con la richiesta di integrazione come predisposta dalla Commissione VIA Speciale, ma visto che l'argomento in questione è la "componente atmosfera", si ribadisce quanto evidenziato nelle considerazioni del punto precedente che siano valutati gli effetti cumulativi di tutte le infrastrutture.***	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che le valutazioni sugli effetti cumulati con le infrastrutture sono trasmesse ai Ministeri competenti.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
672	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	19/01/2015	DVA-2015-0001643	*CONSIDERAZIONI-OSSERVAZIONI tra le "Richieste di integrazione" e il Centro Abitato di Caselle* *14. Posto che nello studio non risultano presenti, in relazione alla caratterizzazione della qualità dell' aria, i principali inquinanti da traffico veicolare come la stima del loro valore di fondo, delle emissioni dovute ai gas di scarico dei mezzi operanti e dai veicoli circolanti sulle piste di cantiere e sulla viabilità pubblica (tragitto cava/cantiere, tragitto eventuale cava/impianto di frantumazione/cantiere), si ritiene necessario che:* *a) La caratterizzazione della qualità dell'aria contenuta nel SIA riguardi anche i principali inquinanti da traffico con relativa stima del valore di fondo, in particolare si richiede una valutazione del valore di fondo del particolato e una stima degli impatti cumulativi.* *b) Il modello di riferimento, considerando che il modello ISC3, utilizzato nel SIA, già a partire dal 2007 è stato sostituito da AERMOD come modello gaussiano di riferimento dell'EPA per gli inquinanti primari, venga rivisto con le procedure più recenti.* *c) La stima delle emissioni da gas esausti (non solo particolato) venga rivista con l'inserimento delle emissioni dovute alle macchine operatrici ed ai veicoli circolanti.* *d) Nell'esposizione dei risultati della simulazione modellistica, in cui sono riportati in forma tabellare gli intervalli di isoconcentrazione, specificare, in corrispondenza di ciascun superamento del limite normativo nei due scenari considerati (10 h o 24 h di funzionamento) la stima quantitativa della concentrazione* ***Per il territorio di Caselle si chiede una specifica relazione sulla stima degli EFFETTI CUMULATIVI degli IMPATTI AMBIENTALI generati dall'Aeroporto: "Valerio Catullo", dall'Interporto: "Quadrante Europa", dalla Tangenziale Ovest di Verona, dalla Nuova Autostrada: "SI.TA.VE.", dall'Autostrada "A4", dalla Autostrada "A22, dall'Incrocio tra le Autostrade A4 e A22, da due Elettrodotti (uno da 220 kW e uno da 132 kV), dalla Ferrovia Milano-Venezia, da due Cave di Ghiaia e dalla Discarica Siberie ai quali*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che le valutazioni sugli effetti cumulati con le infrastrutture sono trasmesse ai Ministeri competenti.	NO
673	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	19/01/2015	DVA-2015-0001643	*CONSIDERAZIONI-OSSERVAZIONI tra le "Richieste di integrazione" e il Centro Abitato di Caselle* *16. Presentare un inquadramento complessivo a scala di bacino idrografico, che consenta la verifica del potenziale effetto "cumulativo" derivante dalla somma di tutti gli interventi previsti per estrazione di inerti, sui corsi d'acqua ricettori finali.* ***Nel concordare con la richiesta di integrazione come predisposta dalla Commissione VIA Speciale, si evidenzia come sia di particolare interesse il dover valutare gli effetti cumulativi anche in questo caso.***	\	L'integrazione richiesta è trasmessa al Ministero competente	SI Già previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
674	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	19/01/2015	DVA-2015-0001643	*CONSIDERAZIONI-OSSERVAZIONI tra le "Richieste di integrazione" e il Centro Abitato di Caselle* *27. Con specifico riferimento alla componente salute pubblica, per una completa caratterizzazione ante operam si ritiene opportuno :* *a) approfondire a livello comunale i dati fomiti sulla mortalità (forniti a scala provinciale);* *b) integrare la caratterizzazione dello stato di fatto della salute della popolazione con i dati mancanti relativi alla morbilità, con particolare riferimento, vista la natura dell'opera, alle malattie cardiovascolari e dell'apparato respiratorio, utilizzando i dati comunali.* ***In merito alla "componente salute pubblica" si ritiene che vada attentamente valutata la situazione della popolazione che risiede nel centro abitato di Caselle di Sommacampagna, vista la compresenza di tutta una serie di infrastrutture di cui – anche per la componente salute pubblica – vanno valutati gli effetti cumulativi che si sommano nel loro insieme.***	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che quanto richiesto è oggetto di trasmissione ai Ministeri competenti.	NO
675	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	19/01/2015	DVA-2015-0001643	*CONSIDERAZIONI-OSSERVAZIONI tra le "Richieste di integrazione" e il Centro Abitato di Caselle* *B-1. CANTIERIZZAZIONE* *49. In relazione alla Componente Atmosfera dovranno essere predisposte e/o aggiornate :* *a) la caratterizzazione e la relativa stima degli impatti. In particolare dovrà essere di eseguita la stima di tutte le emissioni dovute alla fase di cantierizzazione e non solo di quelle dovute al sollevamento delle polveri* *b) la stima degli impatti (in considerazione del fatto che il modello ISC3 è stato sostituito, a partire dal 2007, da AERMOD come modello gaussiano di riferimento dell'EPA per gli inquinanti primari) condotta con un modello più opportuno (considerando che l'area di studio è fortemente interessata dalla presenza di calme di vento, che in generale i modelli gaussiani non sono in grado di gestire, sia per ragioni fisiche, in quanto contrastano con le ipotesi di derivazione della formula gaussiana, sia per ragioni matematiche, in quanto la velocità del vento è presente a denominatore). Si fa presente, inoltre che, per la parte di infrastruttura che andrà a collocarsi in prossimità del Lago di Garda, bisognerà tener conto della circolazione locale dei venti. di per sé molto complessa (venti forti, fenomeni di brezza lago, ecc…), non descritta in relazione, che richiede anch'essa l'utilizzo di modelli più sofisticati.* *c) la stima degli impatti ai recettori sensibili* ***Considerata e rimarcata la grave situazione ambientale di Caselle di Sommacampagna si chiede che questa richiesta di integrazione sia operata anche per questo territorio, nonostante questo non sia oggetto di questa variante al progetto della Ferrovia TAV.***	\	Quanto richiesto è oggetto di trasmissione ai Ministeri competenti.	SI Già previ sto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
676	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	19/01/2015	DVA-2015-0001643	*CONSIDERAZIONI-OSSERVAZIONI tra le "Richieste di integrazione" e il Centro Abitato di Caselle* *55. In riferimento alla Componente Salute Pubblica, il Proponente dovrà:* *a) condurre la caratterizzazione dello stato attuale della popolazione interessata dall'opera in oggetto, raccogliendo sia i dati demografici che i dati di mortalità e morbilità, preferibilmente a livello comunale* *b) integrare le informazioni utili e le stime degli eventuali impatti, riportate in particolare nelle componenti Atmosfera, Rumore e Vibrazioni, con i dati relativi allo stato di salute della popolazione interessata dalla realizzazione dell'opera in esame (fase di cantierizzazione), caratterizzandole in relazione al benessere ed alla salute della popolazione stessa, verificando la compatibilità delle conseguenze dirette ed indirette (sia in positivo che in negativo) della costruzione dell'opera e del suo esercizio, con gli standard ed i criteri per la prevenzione dei rischi riguardante la salute umana nel breve, medio e lungo periodo* ***Considerata e rimarcata la grave situazione ambientale di Caselle di Sommacampagna si chiede che questa richiesta di integrazione sia operata anche per questo territorio, nonostante questo non sia oggetto di questa variante al progetto della Ferrovia TAV.***	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che quanto richiesto è oggetto di trasmissione ai Ministeri competenti.	NO
677	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	19/01/2015	DVA-2015-0001643	*CONSIDERAZIONI-OSSERVAZIONI tra le "Richieste di integrazione" e il Centro Abitato di Caselle* *56. Tutta la documentazione relativa alle opere a verde, presentata nell'ambito della procedura di ottemperanza, deve essere parte integrante anche della procedura di VIA delle varianti e quindi fornito nella documentazione, prevedendo, inoltre, l'ampliamento del numero di siti di monitoraggio ambientale per le opere di ripristino, così da poter adeguatamente verificare l'efficacia degli interventi a verde eseguiti.* ***Considerata e rimarcata la grave situazione ambientale di Caselle di Sommacampagna si chiede che questa richiesta di integrazione sia operata anche per questo territorio, nonostante questo non sia oggetto di questa variante al progetto della Ferrovia TAV, rimarcando che questa parte del territorio del Comune di Sommacampagna è già perentamente inquinato dalle preesistenti infrastrutture.***	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che quanto richiesto è oggetto di trasmissione ai Ministeri competenti.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
678	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	19/01/2015	DVA-2015-0001643	*CONSIDERAZIONI-OSSERVAZIONI tra le "Richieste di integrazione" e il Centro Abitato di Caselle* *59. In relazione alla Componente "Atmosfera" si richiede la specificazione dell'anno di inizio d'esercizio e maggiori dettagli in merito ai dati di traffico rilevati dalla Provincia di Brescia. Prevedere inoltre l'aggiornamento delle seguenti documentazioni :* *a) QUALITÀ DELL' ARIA - La valutazione modellistica risulta datata, basata su dati emissivi relativi all'inventario nazionale 2005, mentre esistono già quelli relativi al 2010, si chiede quindi di verificare se esiste uno studio (di Arpa Lombardia o prodotto da altro soggetto) che utilizzi dati emissivi più aggiornati e quindi più adeguati relativamente allo scenario temporale nel quale sarà collocata la nuova infrastruttura* *b) FATTORI DI EMISSIONE - Si richiede l'aggiornamento dei fattori di emissione e l'indicazione dell'anno di scenario per la situazione post-operam che risulta mancante nella stima delle emissioni previste in presenza della variante di progetto (Tab. 4.2-20)* ***Considerata e rimarcata la grave situazione ambientale di Caselle di Sommacampagna si chiede che questa richiesta di integrazione sia operata anche per questo territorio, nonostante questo non sia oggetto di questa variante al progetto della Ferrovia TAV, rimarcando che questa parte del territorio del Comune di Sommacampagna è già perentamente inquinato dalle preesistenti infrastrutture.***	\	Quanto richiesto è oggetto di trasmissione ai Ministeri competenti.	SI Già previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
679	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	19/01/2015	DVA-2015-0001643	*CONSIDERAZIONI-OSSERVAZIONI tra le "Richieste di integrazione" e il Centro Abitato di Caselle* *62. In relazione alla Componente "Vegetazione, flora e fauna", si richiede di riformulare e verificare il Bilancio Ecologico di cui al SIA ed integrare e approfondire gli aspetti seguenti :* *a) AMBITO DI INDAGINE - la fascia di analisi, per quanto attiene la componente faunistica, dovrebbe essere estesa oltre gli attuali 500+500 m di ampiezza, vista la mobilità e la capacità di spostamento in particolare dell'avifauna* *b) CARATTERIZZAZIONE DELLA FAUNA - specificare opportunamente le modalità, tempistica e informazioni desunte dai sopralluoghi segnalati e di indicare quali siano i risultati delle analisi di campo citate, rispettando sempre il principio di precauzione.* *c) VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI - riesaminare la valutazione degli impatti utilizzando i dati rilevati a seguito di rilievi in campo reelizzando specifiche matrici per la quantificazione degli stessi.* *d) MISURE DI MITIGAZIONE - specificare se, in esercizio, è prevista l'illuminazione della strada in esame e in caso positivo prevedere opportune mitigazioni e appositi sottopassi per la fauna nelle aree identificate come a maggior transito.* *e) MONITORAGGIO AMBIENTALE - inserire le specifiche previsioni di controllo relative alle specie citate in Lista Rossa dei Vertebrati Italiani (maggio 2013), tra cui Passera d'Italia, Passera mattugia, Allodola e alcuni chirotteri di interesse conservazionistico.* ***Considerata e rimarcata la grave situazione ambientale di Caselle di Sommacampagna si chiede che questa richiesta di integrazione sia operata anche per questo territorio, nonostante questo non sia oggetto di questa variante al progetto della Ferrovia TAV.***	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che quanto richiesto è oggetto di trasmissione ai Ministeri competenti.	NO
680	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	19/01/2015	DVA-2015-0001643	*CONSIDERAZIONI-OSSERVAZIONI tra le "Richieste di integrazione" e il Centro Abitato di Caselle* *63. In relazione alla Componente "Salute pubblica" si ritiene necessario :* *a) Approfondire a livello comunale i dati forniti sulla mortalità ed integrare la caratterizzazione dello stato di fatto della salute della popolazione con i dati mancanti relativi alla morbilità, con particolare riferimento, vista la natura dell'opera, alle malattie cardiovascolari e dell'apparato respiratorio, utilizzando i dati comunali, in modo da identificare possibili criticità all'interno dell'area interessata dall'opera in esame, qualora presenti.* *b) Integrare le informazioni utili e le stime degli eventuali impatti riportate nelle componenti Atmosfera, Rumore e Vibrazioni con i dati relativi allo stato di salute della popolazione interessata dalla realizzazione dell' opera in esame, caratterizzandole in relazione al benessere ed alla salute della popolazione stessa, verificando la compatibilità delle conseguenze dirette ed indirette (sia in positivo che in negativo) della costruzione dell'opera e del suo esercizio con gli standard ed i criteri per la prevenzione dei rischi riguardante la salute umana nel breve, medio e lungo periodo.* ***Considerata e rimarcata la grave situazione ambientale di Caselle di Sommacampagna si chiede che questa richiesta di integrazione sia operata anche per questo territorio, nonostante questo non sia oggetto di questa variante al progetto della Ferrovia TAV.***	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che quanto richiesto è oggetto di trasmissione ai Ministeri competenti.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
681	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	19/01/2015	DVA-2015-0001643	*CONSIDERAZIONI-OSSERVAZIONI tra le "Richieste di integrazione" e il Centro Abitato di Caselle* *B-4. ELETTRODOTTI* *72. Si richiede una comparazione della proposta in esame con un'alternativa progettuale che preveda l'interramento dell'elettrodotto e che produca una valutazione di massima sugli aspetti: ambientali, paesaggistici, tecnici infrastrutturali, economici e di manutenzione.* ***Considerata e rimarcata la grave situazione ambientale di Caselle di Sommacampagna si chiede che questa richiesta di integrazione sia operata anche per questo territorio, ed in particolare – vista la serie di effetti cumulativi che interessano questo centro abitato e la sua popolazione ivi residente, qui sotto si riproduce, in parte, quanto già segnalato con l'Osservazione alla VIA n° 10 con la richiesta - come ripristino ambientale - dell'interramento di due Elettrodotti che oggi sono preesistenti.***	\	Quanto richiesto è oggetto di trasmissione ai Ministeri competenti.	SI Già previ sto
682	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	19/01/2015	DVA-2015-0001643	*CONSIDERAZIONI-OSSERVAZIONI tra le "Richieste di integrazione" e il Centro Abitato di Caselle* *73. In relazione alla Componente "Atmosfera" si richiede:* *a) una stima delle emissioni totali dovute alle attività di scavo e trasporto dei materiali;* *b) un previsione delle azioni di mitigazione.* ***Considerata e rimarcata la grave situazione ambientale di Caselle di Sommacampagna si chiede che questa richiesta di integrazione sia operata anche per questo territorio, nonostante questo non sia oggetto di questa variante al progetto della Ferrovia TAV.***	\	Quanto richiesto è oggetto di trasmissione ai Ministeri competenti.	SI Già previ sto
683	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	19/01/2015	DVA-2015-0001643	*CONSIDERAZIONI-OSSERVAZIONI tra le "Richieste di integrazione" e il Centro Abitato di Caselle* *77. In relazione alla Componente "Salute pubblica" si richiede una analisi di sensitività per i ricettori situati all'interno della DPA per i quali il calcolo puntuale del campo magnetico supera ai limiti di legge (CC-R-1, CC-R-3, CC-R-12, CC-R-5 per comprendere quanto sia ampia la variazione del campo magnetico per effetto della muta interazione tra i due elettrodotti.* ***Considerata e rimarcata la grave situazione ambientale di Caselle di Sommacampagna si chiede che questa richiesta di integrazione sia operata anche per questo territorio, nonostante questo non sia oggetto di questa variante al progetto della Ferrovia TAV, ma vi sia la presenza di due elettrodotti.***	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che quanto richiesto è oggetto di trasmissione ai Ministeri competenti.	NO
684	Senatore Gianni Girotto	Intera tratta	Nessun Protocollo	21/01/2015	DVA-2015-0001832	*[…]* *A pagina 7 del documento denominato " Piano di utilizzo materiali da scavo" si legge che l'obiettivo e quello di minimizzare i rifiuti. Tale assunto e in contraddizione con l'art. 2 del D.M. 161/2012 ii quale, nelle finalita, dispone che si deve prevenire la produzione di rifiuti e non minimizzarla.*	\	Il termine "minimizzare", adottato nel "Piano di Utilizzo dei materiali da scavo" prodotto, assume che, realisticamente, le attività previste negli interventi progettuali non potranno, purtroppo, essere prive della produzione di rifiuti. Questo avverrà, soprattutto, laddove i materiali da scavo non saranno conformi al riutilizzo nell'ambito del medesimo cantiere e, più in generale, nell'ambito di quanto previsto dal D.M. 161/2012 e nel caso di ritrovamenti di rifiuti abbandonati da terzi.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
685	Senatore Gianni Girotto	Intera tratta	Nessun Protocollo	21/01/2015	DVA-2015-0001832	*A pagina 7 del documento denominato " Piano di utilizzo materiali da scavo" si legge che questo e destinato a disciplinare esclusivamente i materiali da scavo prodotti nell'ambito delle opere attualmente sottoposte a procedura di VIA. Tale assunto e illegittimo, in quanto le finalità del piano di utilizzo così come definito dall'art 2 del D.M. 16112012, sono realizzate attraverso un'indagine articolata di diversi fattori e non solo utilizzo del MDS, in conformità a quanto disposto nel medesimo decreto ministeriale. Come già anticipato l'obiettivo del piano di utilizzo. deve essere quello di indagare la qualità dei terreni scavati, le procedure e le modalità di gestione dei materiali da scavo e il territorio coinvolti dai siti di produzione. La suddetta ratio e confermata dalle disposizioni contenute dall'allegato 5 del D.M. 161/2012, ii quale dispone che il Piano di utilizzo per perseguire e realizzare le finalità prescritte deve contenere un inquadramento territoriale, urbanistico, geologico e idrogeologico, descrizione delle attività svolte sul sito, piano di campionamento e analisi. E ancora, i materiali da scavo oggetto di indagine sono tutti quelli elencati nell'art 1 co. 1 lett. b) del D.M. 161/2012, ovvero quello risultante da tutte le attività del progetto ed elencate (WBS). Tuttavia, l'indagine del presente piano di utilizzo coinvolge esclusivamente le tre varianti relative agli ambiti progettuali di seguito elencati: variante di Montichiari, tra le progressive km 87+081 e 101 +327, riqualificazione stradale di Ghedi Borgosatollo e i tracciati degli elettrodotti di Calcinato e Sona. Rimangono escluse dall'indagine tutte le altre attività del progetto ed elencate nella documentazione presentata. In particolare il proponente omette qualsivoglia analisi sulle gallerie di Castel Nuovo del Garda e di Peschiera del Garda. Si rammenta che l'art. 1 del D.M. definisce sito di produzione ii luogo o i luoghi in cui e generato materiale da scavo. Pare evidente che le gallerie sopra richiamate rientrino nella definizione di sito di produzione e pertanto il piano di utilizzo e incompleto rispetto al materiale che ne risulterebbe. II proponente e inadempiente.*	\	Il documento "Piano di utilizzo dei materiali da scavo" è stato redatto, nell'ambito del progetto definitivo, al fine di disciplinare la gestione dei materiali da scavo provenienti dalla realizzazione delle opere inerenti il tratto di linea AC compresa tra le progressive chilometriche 87+081 e 101+327 (Variante di Montichiari), la riqualificazione stradale di Ghedi Borgosatollo, i tracciati degli Elettrodotti afferenti la linea AC ed i 16 siti critici interferenti il tracciato nel tratto summenzionato. Si evidenzia che tali opere progettuali, sono alla data della redazione del documento (12/2014), sottoposte a procedura di valutazione d'impatto ambientale avviata in data 01/10/2014 e, pertanto, ai sensi del comma 1 dell'art. 5 del D.M. 161/2012, in tale situazione, l'espletamento di quanto previsto dal D.M. 161/12 inerente il piano di utilizzo dei materiali da scavo deve avvenire prima dell'espressione del parere di valutazione ambientale. L'intera opera progettuale, qualora ne ricorranno le esigenze previste dalla norma, sarà oggetto di ulteriore Piano di Utilizzo.	NO
686	Senatore Gianni Girotto	Intera tratta	Nessun Protocollo	21/01/2015	DVA-2015-0001832	*L'omessa indagine sul territorio in questione e ancor più grave se si considera che, trattandosi di zone ove insiste una importante produzione vinicola, e necessaria anche una valutazione sulle attività connesse con ii patrimonio agroalimentare attraversato dal tracciato. II proponente e inadempiente.*	\	Le indagini finalizzate alla caratterizzazione dei materiali da scavo e dei siti attinenti, sono riferite esclusivamente alle zone oggetto del summenzionato "Piano di Utilizzo", poiché tale piano si riferisce, in questa fase solo ed esclusivamente a determinati ambiti progettuali e non all'intero progetto. Ulteriori indagini sono già in svolgimento sul resto del tracciato e sulle aree ad esso attinenti e le loro risultanze saranno esposte nel Piano di Uitlizzo relativo all'intero tracciato progettuale.	NO
687	Senatore Gianni Girotto	Intera tratta	Nessun Protocollo	21/01/2015	DVA-2015-0001832	*Totalmente assente e l'indagine su attività insalubri coinvolte dal tracciato e di conseguenza su eventuali siti inquinanti o potenziali siti critici sul territorio Veneto. II proponente e inadempiente.*	\	Per gli aspetti riguardanti il territorio del Veneto, si rimanda a quanto sopra.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
688	Senatore Gianni Girotto	Intera tratta	Nessun Protocollo	21/01/2015	DVA-2015-0001832	*Nella parte del documento in cui vengono descritte le caratteristiche idrogeologiche del tracciato, il proponente evidenzia che ii tracciato in esame interseca sorgenti in comune di Desenzano e Peschiera del Garda, indicativamente tra il km I08 e 124. Si evidenzia che in tale tratto vertano realizzate opere idonee a produrre MDS, tuttavia l'indagine delle falde acquifere dei corpi idrici risulta non esaustiva per ammissione dello stesso proponente: " definire pertanto ,in modo chiaro ed univoco il flusso idrico attivo in questi settori, risulta problematico e possibile unicamente ad una scala di estremo dettaglio". Si rammenta che l'obiettivo del D.M. 16112012 in conformità ai principi del d. lgs 152/2006 e la salvaguarda dell'ambiente e la tutela della salute umana nonché il miglioramento dell'uso delle risorse naturali. Manca totalmente la caratterizzazione dei corpi idrici per la zona del Garda e dei comuni veronesi coinvolti dal tracciato. Il proponente e inadempiente.*	\	Per un dettaglio maggiore degli aspetti idrogeologici, da applicare nella zona del Garda e dei comuni veronesi coinvolti dal tracciato si rimanda agli approfondimenti ed aggiornamenti derivanti dalle risultanze delle campagne d'indagine in corso di esecuzione che saranno esposti nel Piano di Uitlizzo relativo all'intero tracciato progettuale. L'ambito ricadente in territorio veronese (Elettrodotto di Sona) ed oggetto del PIano di utilizzo in questione, non interessa, come richiesto dal D.M. 161/2012, orizzonti di scavo in cui si intercetteranno livelli saturi.	NO
689	Senatore Gianni Girotto	Intera tratta	Nessun Protocollo	21/01/2015	DVA-2015-0001832	*Si rileva, tuttavia, che il piano di utilizzo risulta carente e inidoneo anche in relazione alle indagini espletate per il territorio bresciano in relazione ai siti di produzione di materiale da scavo dallo stesso esaminati. In primis, l'analisi territoriale e generica e insufficiente. Le modalità di utilizzo del materiale da scavo devono essere proposte anche in relazione alla compatibilità ambientale con il territorio in cui il sito di produzione e localizzato. In proposito sono state individuate molte zone soggette a vincoli ambientali o di tutela forestale, ma l'indagine non esplica in alcun modo la compatibilità dell'uso di MDS con l'ambiente circostante. L'utilizzo delle terre da scavo implica anche l'uso di PVC, cemento, betoniere, aggreganti, additivi e quindi l'analisi del territorio deve essere espletata attraverso la redazione di relazioni specifiche che valutino le caratteristiche delle zone sottoposte a vincolo paesaggistico e di tutela.*	\	L'approfondimento degli aspetti qualitativi dei materiali da scavo e l'evidenziazione di particolari problematiche territoriali e ambientali è stato, in questa fase progettuale, evidenziata per particolari aree evidenziate come "siti critici", per le quali sono stati redatti opportuni piani di indagine, allegati allo stesso Piano di Uitlizzo. Per ulteriori aspetti di approfondimento sugli stessi summenzionati siti e sulla restante parte di territorio oggetto del Piano di Utilizzo, si rimanda alla successiva fase di elaborazione del Piano di Utilizzo dell'intero tracciato progettuale, che valuterà con maggior dettaglio i quantitativi di materiali antropici previsti per la realizzazione delle opere e, conseguentemente, le percentuali presenti nei materiali da scavo laddove questi saranno interessati da tali materiali antropici. In merito alla loro compatibilità con l'ambiente circostante, si consideri che il riutilizzo dei materiali da scavo è previsto, per gli ambiti progettuali considerati, esclusivamente all'interno del medesimo cantiere e, pertanto, in contesti non soggetti a vincoli di carattere ambientale. In casi in cui sussistano i predetti vincoli, ovviamente, le caratteristiche qualitative dei materiali da scavo riutilizzati sarebbero soggette a limiti più restrittivi, quali quelli della colonna A della Tabella 1 di cui all'Allegato 5 al Titolo V della Parte Quarta del D.Lgs. 152/2006.	NO
690	Senatore Gianni Girotto	Intera tratta	Nessun Protocollo	21/01/2015	DVA-2015-0001832	*La caratterizzazione qualitativa dei corpi idrici sotterranei della Provincia di Brescia "riveste un carattere assolutamente preliminare ", secondo quanto affermato dal proponente. Il piano di utilizzo non è completo.*	\	Ai fini della caratterizzazione qualitativa mirata alla zona oggetto degli interventi progettuali è necessaria una rete piezometrica opportunamente ubicata, che è attualmente in fase di installazione nell'ambito delle attività di indagine integrative a supporto della fase progettuale esecutiva. Conseguentemente si procederà all'inserimento delle risultanze nella successiva fase di elaborazione del Piano di utilizzo dell'intero tracciato progettuale. Per quanto riguarda il Piano di Utilizzo prodotto, si evidenzia che, negli ambiti di pertinenza, gli interventi progettuali riguarderanno solo i livelli insaturi degli orizzonti di scavo interessati, senza raggiungere i sottostanti livelli saturi.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
691	Senatore Gianni Girotto	Intera tratta	Nessun Protocollo	21/01/2015	DVA-2015-0001832	*L'intero tratto di linea oggetto di progettazione definitiva interferisce con 48 siti critici o potenzialmente tali. Tuttavia di questi 48, solo 16 sono stati oggetto di sopralluoghi a cura di tecnici specializzati. Per alcuni dei 16 siti, ove e stato possibile effettuare l'accesso da parte dei tecnici il proponente ammette però, ancora una volta, che trattasi di una conoscenza preliminare delle condizioni del suolo e sottosuolo del sito[...]. Le successive fasi di approfondimento dovranno coinvolgere ARPA. Nel piano di utilizzo si legge ancora una volta: " l'individuazione delle aree potenzialmente critiche e da ritenersi indicativa in quanto basata su informazioni emerse da sopralluoghi e su ipotesi di potenziali stati di contaminazione riconducibili alle attività in essere o pregresse.*	\	I piani di indagine redatti per i 16 siti critici sono riferibili ad una fase di indagine "preliminare", così come previsto nel Titolo V della Parte Quarta del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., in quanto nessuno di tali siti è, allo stato attuale, oggetto di procedure di cui al summenzionato Titolo V; nel caso in cui le risultanze delle indagini hanno evidenziato particolari criticità, è previsto l'approfondimento delle indagini così come previsto dalla normativa di settore.	NO
692	Senatore Gianni Girotto	Intera tratta	Nessun Protocollo	21/01/2015	DVA-2015-0001832	*Inoltre, manca un piano di gestione degli odori/esalazioni che verranno provocati dalle discariche interessate dalla realizzazione del tracciato. Non è stato predisposto un piano per minimizzare il rilascio di inquinanti dal corpo discarica, nessuna indagine sugli eventuali interventi da attuare per argini dei siti critici, sulla necessita di bonifica di falde acquifere che venissero contaminate, a causa dei lavori presso la discarica.* *Non c'è alcun studio o indicazione dell'impegno finanziario necessario a realizzare le attività di bonifica dei siti inquinati, o di prevenzione delle esalazioni, dell' eventuale inquinamento delle falde. L'analisi sui siti inquinati, come richiesto dal D.M. 161/2012 e inconferente rispetto alle finalità di quanto prescritto dal regolamento. Pertanto anche sotto questo profilo il proponente e inadempiente.*	\	Gli aspetti riguardanti i siti con problematiche riguardanti la presenza di rifiuti o la presenza di contaminazioni tali da comportare determinati accorgimenti nella movimentazione dei materiali da scavo, saranno oggetto di appositi elaborati progettuali specificatamente predisposti in fase esecutiva, non riguardanti specificatamente il "Piano di Utilizzo", ma inseribili nel contesto più ampio del "monitoraggio ambientale" e la gestione dei materiali di risulta.	NO
693	Senatore Gianni Girotto	Intera tratta	Nessun Protocollo	21/01/2015	DVA-2015-0001832	*L'assenza di indagine sull'impegno finanziario necessario a far fronte agli imprevisti (?) dovuti all'attraversamento di discariche e siti inquinati e ancor più grave se si considera che l'eventuale mancanza di copertura delle risorse economiche pregiudicherebbe irrimediabilmente la salvaguardia dell'ambiente e le risorse naturali con effetti devastanti sulla salute umana attuale e delle generazioni future. Pertanto il piano economico per la gestione dei siti inquinati e indispensabile a garantire la realizzazione delle finalità del D.M. 161/2012. La Corte dei Conti italiana si e già espressa sulla necessita di prevedere la copertura finanziaria per "imprevisti", tanto che ha stimato che il costo dell'opera potrebbe aumentare di otto volte sino a costare 100 miliardi di Euro.*	\	Alla luce di quanto sopra, l'approfondimento degli aspetti riguardanti l'impegno finanziario è demandato alla successiva fase progettuale.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
694	Senatore Gianni Girotto	Intera tratta	Nessun Protocollo	21/01/2015	DVA-2015-0001832	*Il proponente nel piano di utilizzo dispone che la terra e le rocce prodotte presso i siti di produzione verranno utilizzati per tutte e tre le varianti oggetto di studio presso l'intero tracciato. Quindi, afferma ii proponente, il sito di produzione coincide con quello di destinazione. Tale assunto viola il disposto del D.M. 161/2012, art. 1. Infatti, la definizione di sito di produzione e la seguente: area perimetrata in cui viene generato lo scavo. Pare evidente quindi che l'intero tracciato non possa coincidere con il sito di scavo. Il proponente e inadempiente.*	\	Gli ambiti oggetto del Piano di Utilizzo in questione, sono tutti oggetto di scavo e quindi sono definibili come siti di produzione, anche laddove sono previsti opere quali i rilevati che prevedono oprazioni di rimozione di un minimo spessore variabile tra 0,5 ed oltre, in dipendenza delle caratteristiche geotecniche dei terreni di sedime. Ne consegue che l'intero tracciato, che si sviluppa su opere principali quali gallerie (artificiali), trincee, viadotti, ponti e rilevati produrrà materiali da scavo e necessiterà di materiali atti al riempimento/formazione delle stesse. In tal senso viene defintito che "il sito di produzione coincide con quello di destinazione". E' orientamento di Minambiente richiedere che si proceda a disciplinare all'interno del piano di utilizzo ai sensi del DM 161/12 anche l'aspetto riguardante i materiali da scavo destinati al riutilizzo all'interno dello stesso sito di produzione.	NO
695	Senatore Gianni Girotto	Intera tratta	Nessun Protocollo	21/01/2015	DVA-2015-0001832	*Il proponente non ha avviato alcuna fase di intesa con L'Arpa Veneta, come richiesto dall'allegato 3 del D.M. 161/2012, in relazione ai trattamenti di stabilizzazione a calce e/o cemento, oltre che ad ulteriori trattamenti di normale pratica industriale.*	\	Gli ambti oggetto del Piano di Utilizzo in questione in cui è prevista l'applicazione della procedura di trattamento a calce/cemento (rilevati ed opere assimilabili), non riguardano la Regione Veneto, la cui competente struttura ARPA è stata già contattata per quanto riguarda la restante parte del tracciato.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
640	Otella di Francesco e Michele Montresor S.S., Montresor Lidia e Francesco S.S. e i Sigg. Montresor	Intera tratta	Nessun Protocollo	21/01/2015 27/01/2015	DVA-2015-0001841 DVA-2015-0002218	*II. SUL PIANO SOCIALE ED ECONOMICO, LA SCELTA DEL TRACCIATO CONTENUTA NEL PROGETTO DEFINITIVO CONFLIGGE CON L'INTERESSE PUBBLICO OLTRE A DETERMINARE L'INGIUSTA COMPRESSIONE DEI DIRITTI DEI PROPRIETARI E DEI CONDUTTORI DEI TERRENI INTERESSATI* *[…] Nell'area del Lugana la superficie coltivata è di circa 1.200 ettari con una produzione stimabile di circa 100.000 ettolitri di vino e una produzione di 12 milioni di bottiglie/anno, equivalenti ad un significativo valore economico pari a circa 50 milioni di euro/anno. Solo per quanto attiene a tale profilo, in termini di perdita di produzione Il "costo" della realizzazione della estensione dell' AV in tale area è inevitabilmente certo: vi sarebbe una perdita del 25% del fatturato, e quindi del PIL, cioè circa 12,5 milioni di euro/anno, equivalenti nel periodo di vita economica dell' AV a 250 milioni di euro in valore attualizzato al 5%. Questo per il solo tratto Desenzano, Pozzolengo e Peschiera.* *9. [...] l'attraversamento della zona di produzione del Lugana con la linea ferroviaria dedicata all'AV non sarebbe* *economicamente sostenibile, implicando conseguenze fortemente negative sia per il tessuto imprenditoriale locale sia per la Finanza Pubblica, che non sarebbero affatto compensate dal vantaggio che dovrebbe derivare dall'operatività di tale linea. Difatti, da un lato occorre considerare l'esorbitante costo degli espropri di suddette aree dato il loro attuale impiego produttivo, dall'altro lato si deve rilevare che il PIL che la AV sarebbe in grado di generare equivarrebbe a meno del 6% del PIL che attualmente produce il tessuto imprenditoriale (sia agricolo sia industriale sia del terziario) radicato nelle aree interessate. Limitatamente al tratto dell'AV nell'area del Lugana (9 Km), i riflessi sulle finanze dello Stato sarebbero, nel periodo di vita economica della AV, una riduzione delle entrate fiscali (dirette ed indirette) per la perdita di fatturazione, cioè del PIL, di circa 129 Milioni di euro (assumendo che le entrate fiscali - dirette ed indirette - siano circa il 52% del fatturato) e una spesa sotto forma di finanziamenti pubblici a fondo perduto di almeno 135 Milioni di euro. Ci sarebbe quindi un saldo netto negativo per le finanze*	\	Premesso che l'osservazione non è pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle opere ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che gli ettari interessati da vigneti del Lugana sono in totale 40, di cui 25 oggetto di esproprio definitivo per sedime ferroviario e 15 per occupazione temporanea. La presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé, poicè il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Per la remunerazione degli espropri (acquisizioni o occupazioni temporanee) che si renderanno necessari per la realizzazione dell'opera si utilizzeranno le procedure basate sull'attuale legislazione in vigore (Testo Unico di cui al DPR n. 327/2001 modificato dal Dlgs n. 302/2002). Si conferma inoltre che tutti i danni che verranno accertati in fase di costruzione saranno oggetto di adeguato indennizzo	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
641	Otella di Francesco e Michele Montresor S.S., Montresor Lidia e Francesco S.S. e i Sigg. Montresor	Intera tratta	Nessun Protocollo	21/01/2015 27/01/2016	DVA-2015-0001841 DVA-2015-0002219	*III. IN GENERALE, L'OPERA COME PREVISTA NEL PROGETTO DEFINITIVO NON APPARE SOSTENIBILE SUL PIANO AMBIENTALE* *16. La verifica della sostenibilità ambientale è necessaria ed essenziale ai finl dell'assunzione delle decisioni in merito. Si devono pertanto valutare ed esaminare attentamente i riflessi e gli impatti sull 'ambiente derivanti dalla approvazione del progetto definitivo.* *17. Al riguardo, giova ricordare che il "bene ambiente" deve essere inteso come vero e proprio bene della vita, materiale e complesso, la cui disciplina comprende anche la tutela e la salvaguardia delle qualità e degli equilibri delle sue singole componenti. La giurisprudenza ha riconosciuto all'ambiente uno statuto costituzionale, soprattutto tramite l'interpretazione evolutiva dell'art. 9, c. 2, In tutela del paesaggio dovendo essere intesa in* *senso lato di tutela ecologica, e dell'art. 32 Cost., che nel sancire il diritto alla salute implica necessariamente anche il diritto ad un ambiente salubre. [...]* *18. Le istanze di tutela ambientale sono garantite dalla disciplina di cui al D.Lgs. 152/2006 che indica i principi ambientali - elaborati soprattutto a livello Internazionale e comunitario - cui deve uniformarsi in generale ogni attività umana giuridicamente incidente sul bene giuridico "ambiente".* *Essi sono: il principio dello sviluppo sostenibile [...] il principio di prevenzione [...] il principio "chi inquina paga" [...] il principio di correzione [...] il principio di precauzione [...]* *L'attività della Pubblica Amministrazione deve essere orientata al rispetto di tali principi, per cui nell'ambito della scelta comparativa di interessi pubblici e privati connotata da discrezionalità, gli interessi alla tutela dell'ambiente e del patrimonio culturale devono essere oggetto di prioritaria considerazione. [...]* *20. Invero, la scelta del tracciato operata nel progetto difinitivo e la relativa cantierizzazione, come prospettata nel Piano di Utilizzo delle Terre, appare del tutto incompatibile con suddetti principi di tutela*	\	Si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati anche a seguito della presentazione della Valutazione di Impatto Ambientale (compatibilità ambientale dell'opera).	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
642	Otella di Francesco e Michele Montresor S.S., Montresor Lidia e Francesco S.S. e i Sigg. Montresor	Intera tratta	Nessun Protocollo	21/01/2015 27/01/2017	DVA-2015-0001841 DVA-2015-0002220	*§ IV, IN PARTICOLARE, IL PIANO DI UTILIZZO DELLE TERRE APPARE DIFFORME DALLA NORMATIVA VIGENTE E INADEGUATO. L'ANALISI DELL'IMPATTO AMBIENTALE SIN QUI CONDOTTA RISULTA ERRATA E INSUFFICIENTE* *§ IV.1. Il Piano risulta incompleto e carente con riferimento allo scavo delle gallerie previste nelle tratte di interesse degli odierni esponenti* *21. La disciplina relativa alla redazione del Piano di Utilizzo delle Rocce da Scavo è prevista dal D.M. n. 161/2012 avente ad oggetto "Regolamento recante la disciplina dell'utilizzazione delle terre e rocce da scavo". L'art. 5 del suddetto Regolamento, concernente il "piano di utilizzo", [...] Quanto alle modalità di redazione del piano, il comma 2 del medesimo articolo prevede che "Il proponente trasmette il Piano di Utilizzo all'Autorità competente redatto in conformità all'Allegato 5". [...]* *22. Al riguardo, si osserva che il Piano redatto dal Consorzio CEPAV DUE è del tutto carente in quanto omette di considerare una vasta area interessata da attività di scavo nella zona di interesse degli odierni esponenti [...] I quantitativi di terreno scavato nel tratto Veneto, ai sensi della delibera della Regione Veneto n 2910 del 3 ottobre 2003 risultano pari a 7393 milioni di metri cubi di cui 1848 riutilizzabili e tutti compresi nei lotti n 5,6,7 tra le progressive pK 111+950 e pK 140+698 (pag. 33 Relazione Istruttoria Commissione Via). Nel quadro ambientale del SIA del progetto preliminare il lotto numero 1 era identificato tra le progressive pK 28+630 a pK 62 più la interconnessione di Treviglio Est e il materiale scavato risultava pari a circa 243 mila metri cubi, più 955 mila metri cubi di scotico. Il progetto definitivo della variante Montichiari identifica il lotto numero uno secondo un criterio totalmente diverso. Il lotto diventa costruttivo e vengono realizzate tutte le gallerie naturali con relativi imbocchi in artificiale e comprese tra Lonato e Verona. Una siffatta classificazione senza il Piano di Riutilizzo delle Terre e Rocce da Scavo non consente di conoscere i quantitativi di terre e rocce riutilizzate per i manufatti di Peschiera e soprattutto le modalità che ne garantiscano l'uso sicuro e compatibile con la tutela dell'ambiente*	\	Il Consorzio Cepav due ha presentato il Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo (PUT) sulle opere oggetto di procedura VIA (variante di Montichiari, elettrodotti, strada Ghedi-Borgosatollo), conformemente a quanto previsto dall'art. 5, comma 1 del DM161/2012 e in accordo con lo stesso Ministero dell'Ambiente. Detto articolo di legge disciplina infatti l'obbligo di presentazione del PUT in fase di progetto definitivo solo per le opere oggetto di VIA, per le quali l'espletamento dell'iter deve avvenire prima dell'espressione del parere di valutazione di impatto ambientale. Per le parti dell'opera, non soggette a VIA, il PUT verrà presentato in fase di progetto esecutivo e presentato, come disciplinato dallo stesso articolo, entro 90 giorni prima dell'inizio dei lavori.	SI Già previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
643	Otella di Francesco e Michele Montresor S.S., Montresor Lidia e Francesco S.S. e i Sigg. Montresor	Intera tratta	Nessun Protocollo	21/01/2015 27/01/2018	DVA-2015-0001841 DVA-2015-0002221	*§ IV, IN PARTICOLARE, IL PIANO DI UTILIZZO DELLE TERRE APPARE DIFFORME DALLA NORMATIVA VIGENTE E INADEGUATO. L'ANALISI DELL'IMPATTO AMBIENTALE SIN QUI CONDOTTA RISULTA ERRATA E INSUFFICIENTE* *§ IV.1. Il Piano risulta incompleto e carente con riferimento allo scavo delle gallerie previste nelle tratte di interesse degli odierni esponenti* *[...]* *23. [...] L'azienda Ottella è interferita ed espropriata pesantemente dal cantiere n. 32 e altri due cantieri di stoccaggio e dalla realizzazione della galleria Santa Cristina (dal Km. 120.944 al Km 121.257 della Tratta AV). La realizzazione delle gallerie comporta un notevole rischio dell'inquinamento delle acque superficiali e sotterranee a causa dell'uso di leganti chimici, idrocarburi e diserbanti. I rischi sono rilevantissimi per l'azienda Ottella, che è leader nella produzione del vino Lugana. Dalla relazione di verifica di ottemperanza risulta che la ubicazione del cantiere 32 identificato nel progetto definitivo con L.5.O.1 è rimasto inalterato nella sua ubicazlone rispetto al progetto preliminare, a distanza di 80 metri del suddetto da 2 pozzi pubblici, che costituiscono punto di adduzione dell'acquedotto del Comune di Peschiera, in difformità alla distanza di 200 metri statuita dal DPR 236/1988, in attuazione della direttiva CEE 80/778 e dall'art 21 comma 7 del DLgs 152/2006 finalizzata alla tutela della salute e dell'ambiente. Tuttavia il Piano presentato non considera le gallerie nel territorio di Peschiera. E tale mancanza del P.T.U.R.S. per le gallerie nel territorio di Peschiera pone a rischio la sicurezza dei suoli e degli approvvigionamenti idrici, [...] Il mancato riferimento ai siti di scavo delle gallerie è del tutto in contrasto con le disposizioni del suddetto D.M. 161/2012 ed in particolare con le suindicate previsioni di cui al combinato disposto dell'art. 5 e dell'All. 5. [...] Pertanto il Piano presentato dal consorzio CEPAV DUE è carente, in contrasto con la normativa richiamata e risulta inidoneo rispetto alle finalità alle quali è preposto*	\	Il Consorzio Cepav due ha presentato il Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo (PUT) sulle opere oggetto di procedura VIA (variante di Montichiari, elettrodotti, strada Ghedi-Borgosatollo), conformemente a quanto previsto dall'art. 5, comma 1 del DM161/2012 e in accordo con lo stesso Ministero dell'Ambiente. Per l'area oggetto dell'osservazione il PUT sarà presentato, come disciplinato dallo stesso articolo, entro 90 giorni prima dell'inizio dei lavori.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
644	Otella di Francesco e Michele Montresor S.S., Montresor Lidia e Francesco S.S. e i Sigg. Montresor	Intera tratta	Nessun Protocollo	21/01/2015 27/01/2019	DVA-2015-0001841 DVA-2015-0002222	*§ IV, IN PARTICOLARE, IL PIANO DI UTILIZZO DELLE TERRE APPARE DIFFORME DALLA NORMATIVA VIGENTE E INADEGUATO. L'ANALISI DELL'IMPATTO AMBIENTALE SIN QUI CONDOTTA RISULTA ERRATA E INSUFFICIENTE* *§ IV.1. Il Piano risulta incompleto e carente con riferimento allo scavo delle gallerie previste nelle tratte di interesse degli odierni esponenti [...]* *24. Il Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da Scavo deve essere valutato prima del rilascio del parere di compatibilità ambientale (art 5, comma 1). Difatti le condizioni di riutilizzo delle terre da scavo come sotto prodotto, onde assicurare la compatibilità ambientale e la tutela della salute, sono fissate dal DM 161. La rispondenza della qualità ambientale del materiale riutilizzato è riscontrata nell'Allegato IV del DM ed è quindi proprio nel Piano che deve essere verificata la sussistenza delle condizioni di riutilizzo in sicurezza per l'ambiente. L'art 11 del DM rappresenta lo strumento di tutela rispetto ai rischi di uso improprio delle terre, riguardando la tracciabilità del materiale quando viene trasportato. Tracciabilità finalizzata a tutelare nel caso specifico il territorio di produzione del Lugana considerato, onde scongiurare i rischi di illecito ambientale, che hanno spesso caratterizzato la gestione di questi residui, e consentire la corretta qualificazione di sottoprodotto. Infatti, i materiali da scavo sono qualificabili come sotto prodotti a condizione che il loro riutilizzo avvenga conformemente al Piano di utilizzo approvato dall'Autorità competente. Il territorio di coltivazione del "Lugana" è contraddistinto da fertilissimi suoli di natura argillosa di origine morenica, che potrebbero risultare seriamente ed irreversibilmente coinvolti da pratiche di riuso non coerenti con quanto la vigente legislazione prevede. La necessità del Piano deriva quindi non solo dalla tutela ambientale ed ecosistemica di questo territorio, ma anche dalla necessità d'identificazione incontrovertibile di eventuali responsabilità, in caso di danno ambientale. All'uopo la redazione del Piano di Utilizzo implica anche l'obbligo del rilascio della "Dichiarazione di Avvenuto Utilizzo" (DAU) secondo le modalità dell'Allegato 7 del DM 161*	\	Il Consorzio Cepav due ha presentato il Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo (PUT) sulle opere oggetto di procedura VIA (variante di Montichiari, elettrodotti, strada Ghedi-Borgosatollo), conformemente a quanto previsto dall'art. 5, comma 1 del DM161/2012 e in accordo con lo stesso Ministero dell'Ambiente. Detto articolo di legge disciplina infatti l'obbligo di presentazione del PUT in fase di progetto definitivo solo per le opere oggetto di VIA, per le quali l'espletamento dell'iter deve avvenire prima dell'espressione del parere di valutazione di impatto ambientale. Per le parti dell'opera, non soggette a VIA, il PUT verrà presentato in fase di progetto esecutivo e presentato, come disciplinato dallo stesso articolo, entro 90 giorni prima dell'inizio dei lavori.	NO
645	Otella di Francesco e Michele Montresor S.S., Montresor Lidia e Francesco S.S. e i Sigg. Montresor	Intera tratta	Nessun Protocollo	21/01/2015 27/01/2020	DVA-2015-0001841 DVA-2015-0002223	*§ IV.2, Non sono valutate adeguatamente le vibrazioni* *26. Come evidenzia la relazione del Dott. Venosi (allegata sub doc. 12), l'analisi dell'impatto ambientale sinora condotta da CEPAV DUE fonda le proprie valutazioni in ordine alle vibrazioni prodotte dalle macchine di cantiere, in fase di costruzione, e dai treni, in fase di esercizio, su dati sottostimati o comunque imprecisi (basti considerare che si fa riferimento ad una velocità presunta di appena 230 Km/h, mentre la velocità di tracciato della linea Milano - Verona dovrebbe essere di 300 Km/h), che portano a sottovalutare l'impatto ambientale dell'opera. Invero, per quanto si osserva nella succitata relazione, il livello di vibrazioni sarà plausibilmente molto superiore a quanto stimato nel Piano e risulterà fortemente pregiudizievole per le attività degli esponenti sui terreni di cui si tratta.*	\	La richiesta non è pertinente in quanto l'osservazione si riferisce a opere non oggetto della procedura di VIA. Tuttavia si fa presente che per quanto riguarda le vibrazioni, dagli studi effettuati, non sono state evidenziate situazioni di criticità; mentre per l'esercizio ferroviario è prevista la mitigazione mediante setti antivibranti in corrispondenza degli edifici ove si registrerà, in preesercizio, il superamento dei limiti. La fascia di studio utilizzata è quella tipica per le linea AV nonchè per le lavorazioni cantiere. Inoltre, durante la fase di costruzione, sono previste attività di monitoraggio ambientale per la componente vibrazioni che consentono di controllare gli effetti determinati dalle lavorazioni; in tal modo è possibile intervenire tempestivamente in caso di anomalie nei dati rilevati	SI Già previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
646	Otella di Francesco e Michele Montresor S.S., Montresor Lidia e Francesco S.S. e i Sigg. Montresor	Intera tratta	Nessun Protocollo	21/01/2015 27/01/2021	DVA-2015-0001841 DVA-2015-0002224	*§ IV.3. Non sono valutate adeguatamente le emissione sonore* *27. Considerazioni analoghe a quelle del precedente § IV.2, valgono anche rispetto alla valutazione delle emissioni sonore, anch'esse sottostimate (V . relazione del Dott. Venosi allegata sub doc. 12). AI riguardo si aggiunge che l'impatto acustico generato dai treni dipende da molti fattori e in particolare dall'usura delle vie di corsa e dei circoli di rotolamento delle ruote. Altro elemento importante è il parametro di riferimento per la quantificazione della intensità del rumore: il parametro è il LEQ (A) ovvero livello equivalente continuo ponderato in curva A che rappresenta In media energetica equivalente valutata su tempi convenzionali ovvero dividendo la giornata in sedici ore diurne e otto notturne. In tal procedere non si valutano i valori istantanei (quelli che disturbano!) ma quelli medi equivalenti valutati su tempi che tengono conto anche dei periodi di assenza di transiti. Appare evidente che è l'intensità massima del rumore a produrre l'annoyance e la perdita di valore degli immobili soprattutto se strumentali all'erogazione di servizi turistici e non di certo la media energetica distribuita su tempi convenzionali. L'altra tipologia d' impatto acustico è quella generata dai cantieri, ossia dal rumore prodotto da movimenti veicolari e macchine operatrici, impianti di betonaggio, impianti per la prefabbricazione di ponti e viadotti. Saranno prima questi rumori e successivamente quelli dei treni a impattare pesantemente con l'Agriturismo Cascina Girolda, generando danni economici che si aggiungono a quelli derivanti dalla sottrazione di aree di coltivazione per il "Lugana" per effetto degli espropri. Non si può fare a meno di sottolineare, al riguardo, che la sola Azienda Ottella, secondo il Piano, dovrebbe essere interessata da ben tre cantieri!*	\	La richiesta non è pertinente in quanto l'osservazione si riferisce a opere non oggetto della procedura di VIA. Tuttavia si fa presente che il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) e il loro posizionamento è il risultato dell'applicazione di un modello matematico basato sulle caratteristiche della sorgente e del ricettore finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative. Anche per la fase di cantiere è previsto il posizionamento di una serie di barriere antirumore mobili per le situazioni di maggiore criticità; il monitoraggio ambientale in tale fase consentirà di identificare eventuali ulteriori situazioni che richiedono intervent specifici.	SI Già previ sto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
647	Otella di Francesco e Michele Montresor S.S., Montresor Lidia e Francesco S.S. e i Sigg. Montresor	Intera tratta	Nessun Protocollo	21/01/2015 27/01/2022	DVA-2015-0001841 DVA-2015-0002225	*§ IV.5. La scelta di occupare, seppur temporaneamente, i terreni dell'azienda agricola Ottella con i cantieri dell'opera è fondata su un'enorme valutazione dell'impatto sui medesimi e delle misure da assumere per rimediarvi* *[…] La caratterizzazione pedologica dei terreni coltivati a "Lugana" esposta evidenzia chiaramente la specificità di questi suoli agrari: suoli argillosi, a tessitura moderatamente fine, calcarei e sottili. [...] Una volta terminati i lavori, il ripristino dei terreni alla situazione ante-operam appare difficilmente attuabile vista la complessa caratterizzazione di questi suoli. (...) Riguardo alla valutazione degli impatti delle opere, delle piste di accesso e dei cantieri lo studio indico la presenza di significative quantità di polveri che andranno inevitabilmente a depositarsi sulle limitrofe colture sensibili. Anche in questo caso lo studio appare generico e non focalizzato a individuare le principali ricadute derivanti da tale problematica sul comparto agricolo. [...] AI fine di ridurre tale danno sarebbe opportuno dislocare i cantieri in aree degradate o di scarso valore agroambientale, distanti dalle colture sensibili o a maggiore produzione lorda vendibile. Sarebbe inoltre necessario, come richiesto dalla legge, definire, chiare e precise norme di riduzione della formazione delle polveri, oltre che specifici parametri per valutare i principali effetti sull'ambiente e un idoneo piano dei controlli e di azioni correttive predeterminate a tutela crescente in caso di superamento dei limiti, arrivando, in ultima ratio, al blocco delle fonti di emissione delle polveri durante la stagione vegetativa.*	\	La richiesta potrà essere valutata nell'ambito nell'ambito dello sviluppo del progetto esecutivo' ove verrà definita la cantieristica di dettaglio. Eventuali danni materiali e immateriali saranno valutati e compensati nel corso dei lavori.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
648	Otella di Francesco e Michele Montresor S.S., Montresor Lidia e Francesco S.S. e i Sigg. Montresor	Intera tratta	Nessun Protocollo	21/01/2015 27/01/2023	DVA-2015-0001841 DVA-2015-0002226	*§ IV.5. La scelta di occupare, seppur temporaneamente, i terreni dell'azienda agricola Ottella con i cantieri dell'opera è fondata su un'enorme valutazione dell'impatto sui medesimi e delle misure da assumere per rimediarvi* *[…] le attività messe in atto per la salvaguardia dei suoli durante la fase di cantiere servono solamente per minimizzare inevitabili perdite di fertilità". L' indicazione di prevedere, per il mantenimento della fertilità, l'asportazione di uno strato di terreno di 40 centimetri è assolutamente sottostimata. A tal riguardo si segnala che la profondità del profilo esplorato della radici delle viti raggiunge tranquillamente il metro di profondità con casi fino a 1,5 - 2 metri. Considerata l'ampiezza delle aree coinvolte dal cantiere preso in esame (60.000 mq circa) e tenuto conto della necessità di agire per profondità di un metro si può prevedere che le dune di accantonamento assumeranno dimensioni tali da rendere pressoché impossibile lo sviluppo delle normali dinamiche biologiche su buona parte del suolo. [...] lo studio di incidenza contiene delle contraddizioni rispetto al mantenimento della fertilità: al capitolo 3,6,4 si asserisce, infatti, che "verranno messi in opera i seguenti accorgimenti per minimizzare l'inevitabile perdita di fertilità del terreno" mentre al capitolo 4.3.1.2.3 è indicato che "la cui fertilità verrà, salvaguardata mediante l'asporto e l'accantonamento del terreno di scotico, per i cantieri operativi ed un minore rischio per i cantieri base e logistici". A nostro parere l'asserzione corretta è la prima poiché l'accumulo della terra in dune, pur con gli accorgimenti indicati, non è in grado di preservare la fertilità del suolo, così come non sono disponibili chiare indicazioni per preservare la struttura se non alcune generiche indicazioni di eseguire le operazioni in stato di tempera. Da questo punto di vista segnaliamo che la notevole presenza di argilla dei suoli della Lugana rende neccessario intervenire in fasce temporali molte ristrette. L'assenza di tale puntualità determinerebbe ripercussioni molto gravi e prolungate sui suoli per via della formazione di terreni molto costipati con conseguenti danni alle seguenti colture. [...]* *Per questi motivi non si comprende come l'indicazione di effettuare i movimenti di terra in stato di*	\	Le modalità di scotico e di ripristino delle aree che verranno utilizzate temporaneamente come cantieri e/stoccaggi sono ampiamente collaudate nelle altre tratte di opere AV precedentemente realizzate (Milano-Bologna) o in corso di realizzazione (Treviglio-Brescia) ed hanno garantito una piena funzionalità all'uso agricolo, paragonabile a quella precedente l'intervento.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
649	Otella di Francesco e Michele Montresor S.S., Montresor Lidia e Francesco S.S. e i Sigg. Montresor	Intera tratta	Nessun Protocollo	21/01/2015 27/01/2024	DVA-2015-0001841 DVA-2015-0002227	*§ IV.5. La scelta di occupare, seppur temporaneamente, i terreni dell'azienda agricola Ottella con i cantieri dell'opera è fondata su un'enorme valutazione dell'impatto sui medesimi e delle misure da assumere per rimediarvi* *[…] Allo stesso tempo, trattandosi di cantieri operativi, si nota la totale assenza di verifiche su possibili inquinamenti che possono essere causati dai mezzi in movimento o dalle attività esercitate. In funzione di quanto descritto pare che gli interventi di ripristino possano limitarsi alla semplice aratura o ripuntatura del suolo con stesura del terreno di coltivo, mentre chiunque operi in cantieri sa benissimo che i fenomeni di inquinamento puntuali o diffusi sono la norma per le attività previste.*	\	Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state previste tutte le misure di mitigazione idonee per contenere gli impatti . In ogni caso prima della fase esecutiva sono previsti incontri specifici con le singole proprietà.	SI Già previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
650	Otella di Francesco e Michele Montresor S.S., Montresor Lidia e Francesco S.S. e i Sigg. Montresor	Intera tratta	Nessun Protocollo	21/01/2015 27/01/2025	DVA-2015-0001841 DVA-2015-0002228	*§ IV.5. La scelta di occupare, seppur temporaneamente, i terreni dell'azienda agricola Ottella con i cantieri dell'opera è fondata su un'enorme valutazione dell'impatto sui medesimi e delle misure da assumere per rimediarvi* *[…] In virtù di quanto descritto si ritiene che le valutazioni effettuate nello studio e nella colonna interferenze e mitigazioni della tabella 4.3.9/4 siano inesatte per forma e per sostanza per i motivi sotto elencati: (...)* *• si ritiene in modo scorretto che la semplice asportazione di 40 cm di suolo superficiale sia sufficiente a preservare la fertilità, come se si trattasse di un comune seminativo;* *• sono enormemente sottostimati i fenomeni di riduzione della fertilità del suolo a seguito dell'accumulo in dune, come peraltro sottilmente accennato in una parte dello studio;* *• sono derubricati a possibili inquinamenti i fenomeni d'inquinamento che sempre accadono quando vi sono mezzi pesanti in movimento e attività di cantiere;* *• sono fortemente limitati nel tempo gli effetti negativi dei movimenti terra, della riduzione della fertilità e della destrutturazione del suolo (tale parametro non è previsto in alcuna parte dello studio) riducendoli alla mera durata delle attività di cantiere, mitigabili e reversibili. Gli effetti di perdita di fertilità e destrutturazione del suolo dureranno, invece, per anni, anche se si sono registrati casi di danni pressoché irreversibili;* *• Non sono presi in considerazione gli effetti dell'estirpazione dei vigneti in generale e di quelli di 50-60 anni in particolare. Prima che un vigneto torni a produrre uve devono passare 3 anni dopo il reimpianto, per uve di qualità sarà neccessario attendere almeno 10 anni, mentre per ottenere nuovamente uve di massima qualità sarà necessario attendere per decine di anni;* *• Non sono in alcun modo considerati gli effetti della deposizione delle polveri sulle colture limitrofe con conseguente riduzione della capacità fotosintetica e di riduzione dell'efficacia delle attività agronomiche*	\	Le modalità di scotico e di ripristino delle aree che verranno utilizzate temporaneamente come cantieri e/stoccaggi sono ampiamente collaudate nelle altre tratte di opere AV precedentemente realizzate (Milano-Bologna) o in corso di realizzazione (Treviglio-Brescia) ed hanno garantito una piena funzionalità all'uso agricolo, paragonabile a quella precedente l'intervento. Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state previste tutte le misure di mitigazione idonee per contenere gli impatti . In ogni caso prima della fase esecutiva sono previsti incontri specifici con le singole proprietà.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
651	Otella di Francesco e Michele Montresor S.S., Montresor Lidia e Francesco S.S. e i Sigg. Montresor	Intera tratta	Nessun Protocollo	21/01/2015 27/01/2026	DVA-2015-0001841 DVA-2015-0002229	*§ IV.6. Il Piano, il progetto definitivo e i connessi atti relativi allo studio di impatto ambientale si fondano sull'errata assunzione che tutti i terreni coltivati abbiano pari valore ambientale e che meritino tutti minor tutela di qualsiasi ambiente "naturale" ossia non antropizzato* *31. [...] Emerge allora con evidenza che le scelte poste alla base del progetto definitivo e del connesso Piano di Utilizzo delle Terre si basano sull'erroneo assunto che l'''ambiente'' da tutelare, in senso alla VIA, sia soltanto quello" naturale" e non anche quello antropizzato, tanto che una qualunque area non antropizzata viene comunque preferita e tutelata a scapito di qualunque area coltivata, a prescindere da qualsiasi concreta valutazione circa l'effettivo valore e la fungibilità. [...] restano dunque prive di adeguato fondamento, ai fini della VIA, le scelte del tracciato della linea ferroviaria e della collocazione dei cantieri, basate appunto su tale arbitraria preferenza.* *32. [...] appare altresì irragionevole attribuire lo stesso valore e la stessa meritevolezza di tutela ambientale [...] ai terreni coltivati a mais [...] fino alla zona del Garda ed a quelli occupati da colture vitivinicole di pregio mondiale ed infungibili [...] che si trovano dal Garda in poi.* *Dunque il Piano è affetto da carenze sia sotto il profilo della descrizione e valutazione delle aree interessate dall'opera sia sugli effetti derivanti dall'attività di realizzazione dell'opera stessa sia per quanto attiene agli effetti mitigativi delle misure all'uopo approntate.* *Ciò porta, tra l'altro, ad una indebita sottovalutazione del valore agronomico ed ambientale, oltre che economico, dei terreni degli esponenti coltivati dall'Azienda Ottella.*	\	Premesso che l'osservazione non è pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle opere ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che gli ettari interessati da vigneti del Lugana sono in totale 40, di cui 25 oggetto di esproprio definitivo per sedime ferroviario e 15 per occupazione temporanea. La presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé, poichè il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Per la remunerazione degli espropri (acquisizioni o occupazioni temporanee) che si renderanno necessari per la realizzazione dell'opera si utilizzeranno le procedure basate sull'attuale legislazione in vigore (Testo Unico di cui al DPR n. 327/2001 modificato dal Dlgs n. 302/2002). Si conferma inoltre che tutti i danni che verranno accertati in fase di costruzione saranno oggetto di adeguato indennizzo	NO
652	Otella di Francesco e Michele Montresor S.S., Montresor Lidia e Francesco S.S. e i Sigg. Montresor	Intera tratta	Nessun Protocollo	21/01/2015 27/01/2027	DVA-2015-0001841 DVA-2015-0002230	*§ IV. 7. Il Piano, il progetto definitivo ed i connessi atti relativi allo studio di impatto ambientale omettono di considerare le soluzioni alternative e di effettuare la doverosa comparazione di costi e benefici.* *33. [...] lo studio di impatto ambientale sinora svolto dall'Amministrazione appare viziato dall'omessa considerazione delle alternative possibili al tracciato scelto per la linea ferroviaria ed ai siti individuati per i cantieri (ivi compresa tra l'altro l'ipotesi "zero" ossia di non realizzare l'opera). In tal modo, è stata completamente omessa la doverosa comparazione tra le varie soluzioni, in termini di costi e benefici. [...]non è presa in considerazione alcuna alternativa di minore impatto quale ad esempio l'occupazione di aree degradate o già trasformate (.. .)" (doc. 13, par. 4.3, pp. 28 e 30).*	\	Premesso che l'osservazione non è pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle opere ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati anche a seguito della presentazione della Valutazione di Impatto Ambientale (compatibilità ambientale dell'opera).	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
653	Otella di Francesco e Michele Montresor S.S., Montresor Lidia e Francesco S.S. e i Sigg. Montresor	Intera tratta	Nessun Protocollo	21/01/2015 27/01/2028	DVA-2015-0001841 DVA-2015-0002231	*§ IV. 7. Il Piano, il progetto definitivo ed i connessi atti relativi allo studio di impatto ambientale omettono di considerare le soluzioni alternative e di effettuare la doverosa comparazione di costi e benefici.* *[...]* *"Alle espropriazioni e agli impatti ambientali da cantiere e da esercizio determinati dalla linea AV nei confronti dell'Azienda Ottella (...) fa da contraltare il mancato rispetto/adeguamento di quanto statuito dall'Art 4 comma 3 del DPCM 27/12/1988. Questo Dpcm disciplina tecnicamente la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità. L'art 4 disciplina il quadro programmatico del Sia. Il comma 3 dell'art 4 prescrive, per gli investimenti pubblici l'analisi costi benefici e, in particolare la determinazione del VAN (valore attuale netto) e del SIR (saggio interno di rendimento), parametri determinati nel procedimento concluso nel 2003 ma non rideterminati. I costi in questi 12 anni trascorsi sono passati dai 4.700 ml del 2005 (DPEF) ai 6.000 milioni del XII Allegato Infrastrutture al DEF 2014, confermati nel Contratto di Programma firmato dal Ministro delle Infrastrutture /Rete Ferroviaria Italiana l'8 agosto 2014 e approvato dal Governo con l'art 1 comma 10 dello "Sblocca cantieri" (DL 133/2014). Difformità relativamente alle analisi economiche anche rispetto agli art 1 e 2 del DL 228 del 2011 che obbliga per le opere finanziate dallo Stato alla analisi ex ante ai fini della trasparenza, efficacia ed efficienza della spesa pubblica in conto capitale" (doc. 12).*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che gli indennizzi relativi alle proprietà interessate saranno effettuati sulla base delle normative vigenti (DP321/2001 e successive modifiche ed integrazioni); in ogni caso prima della fase esecutiva si terranno incontri con le singole proprietà per approfondire con maggior dettaglio le tematiche interessate	NO
654	Otella di Francesco e Michele Montresor S.S., Montresor Lidia e Francesco S.S. e i Sigg. Montresor	Intera tratta	Nessun Protocollo	21/01/2015 27/01/2029	DVA-2015-0001841 DVA-2015-0002232	*§ V. LA MARGINALITÀ DI ESTERNALITÀ POSITIVE A FRONTE DI COSTI ESORBITANTI E DI INGENTI FINANZIAMENTI PUBBLICI A FONDO PERDUTO* *[…] 35. [...] la ferrovia AV, non genererebbe "esternalità" tali da giustificare i suoi elevatissimi costi e i rilevanti finanziamenti pubblici a fondo perduto (F.P.F.P.).* *[...] 37. Quanto ai benefici "esterni" al progetto, si osserva che essi sono marginali ed incerti. E' tutto da dimostrare che il Bilancio Energetico sia positivo [...] la possibilità di ridurre i consumi di energia va infatti valutata in relazione alla Soluzione di Riferimento ed all'origine del traffico acquisito all'A V. Tale origine è di tre tipi: (i) dalla ferrovia storica; (ii) dalla strada, (iii) dal trasporto aereo. Infine, nel Bilancio economico va anche considerato il maggior consumo di energia derivante dal "traffico generato". L'AV non migliora l'accessibilità del territorio attraversato dal tracciato ma al contrario la riduce a causa dell'effetto barriera mentre gli effetti sull'aumento del turismo nel territorio riguarderanno solo lo stretto ambito territoriale in cui viene realizzata una fermata AV.* *38. Ciò premesso rimane da verificare se almeno il Progetto A V determini dei benefici "interni", che come visto, sono la riduzione del tempo di viaggio tra i poli serviti, riduzione del costo del trasporto del passeggero, "traffico generato" (cioè aumento della Domanda di Mobilità) e, infine, costi evitati sulla sede storica della ferrovia.[...]* Sono riportate una serie di considerazioni relative all'effettiva utilità dell'investimento pubblico.	\	Premesso che l'osservazione non è pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle opere ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati anche a seguito della presentazione della Valutazione di Impatto Ambientale (compatibilità ambientale dell'opera).	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
655	Otella di Francesco e Michele Montresor S.S., Montresor Lidia e Francesco S.S. e i Sigg. Montresor	Intera tratta	Nessun Protocollo	21/01/2015 27/01/2030	DVA-2015-0001841 DVA-2015-0002233	*§ VI. IL PRINCIPIO DI PROPORZIONALITÀ* *[…] la Pubblica Amministrazione debba adottare la soluzione idonea ed adeguata, comportante il minor sacrificio possibile degli interessi compresenti. Esso si risolve nell'affermazione secondo cui le Autorità comunitarie e nazionali non possono imporre, sia con atti normativi che con atti amministrativi, obblighi e restrizioni alle libertà del cittadino in misura superiore, cioè sproporzionata, a quella strettamente necessaria nel pubblico interesse per il raggiungimento dello scopo che l'autorità è tenuta a realizzare, in modo che il provvedimento sia idoneo, cioè adeguato all'obiettivo da perseguire, a necessario, nel senso che nessun altro strumento ugualmente efficace, ma meno negativamente incidente, sia disponibile.* *30. [...] l'opera pubblica progettata determinerebbe una compressione dei diritti dei privati interessati del tutto sproporzionata e per nulla necessaria rispetto ai fini dichiarati dell'intervento pubblico data la possibilità di soluzioni alternative secondo quanto esposto nel seg. § VII.* *[...] Corte Europea dei Diritti dell'Uomo (CEDU), considera meritevole di tutela solo la proprietà dei beni acquistata legalmente e prevede espressamente che l' Indennità spettante al proprietario in caso di privazione del diritto per causa di pubblico interesse debba essere non solo giusta ma anche corrisposta in tempo utile.*	\	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
656	Otella di Francesco e Michele Montresor S.S., Montresor Lidia e Francesco S.S. e i Sigg. Montresor	Intera tratta	Nessun Protocollo	21/01/2015 27/01/2031	DVA-2015-0001841 DVA-2015-0002234	*§ VII. SUSSISTONO SCELTE ALTERNATIVE CHE CONSENTIREBBERO DI RAGGIUNGERE I FINI DICHIARATI DELL'OPERA COMPLESSIVA NEL RISPETTO DEI PRINCIPI DI LEGGE E DEI DIRITTI DEI PRIVATI INTERESSATI* *§ VII.1 Il potenziamento della linea storica* *43. Il potenziamento della linea storica, in luogo della realizzazione della TAV sull'area della Lugana così come prevista nel Progetto Definitivo, consentirebbe di conseguire forti risparmi anche in termini di esborsi per espropri e per contenziosi, nonché di minimizzare gli interventi compensativi, consistendo semplicemente in un potenziamento di corridoio infrastrutturale esistente che non intaccherebbe territori agricoli di grandissimo pregio (area vinicola del Lugana, pianura irrigua bresciana ecc.) ed il valore delle relative produzioni. Nella relazione redatta dall'Ing. Molinari (che si produce sub doc. 14 quale parte integrante e sostanziale delle presenti osservazioni e cui si fa rinvio) si osserva infatti che "Se l'obiettivo fosse l'aumento della capacità di trasporto tra Brescia e Verona si deve valutare la possibilità di sfruttare l'esistente infrastruttura ferroviaria. La Linea attuale Brescia-Verona, doppio binario elettrificato, presenta un limite operativo riconducibile alla distanza delle sezioni fra le stazioni (...) In relazione alle previsioni di traffico ferroviario, ormai non più rispondenti agli scenari di domanda che si stanno delineando e sovrastimate per la componente merci, si dovrebbero formulare una nuova analisi di traffico e, conseguentemente, una rigorosa verifica di coerenza domanda/offerta con il progetto della tratta Brescia - Verona. Inoltre, gli scenari evolutivi dell'offerta devono includere il potenziamento della linea esistente che, tenendo conto dell'impegno attuale della linea Brescia-Verona e del margine recuperabile con interventi tecnologici, appare la soluzione preferibile e comunque non prescindibile" (enfasi aggiunta).* *Nella relazione redatta dal Prof. Renato Pugno (doc. 11, parte integrante e sostanziale delle presenti osservazioni e cui si fa rinvio) si osserva che "il problema non è tanto la variazione del tracciato ma se ha o non ha senso proseguire nell'estensione dell'AV con gli standards italiani o invece adottare standards*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa presente che l'ipotesi di utilizzo della linea esistente non è perseguibile in relazione alla capacità della linea ormai prossima alla saturazione. Inoltre in tale ipotesi si graverebbe sul trasporto regionale che vedrebbe ulteriormente dilatati i tempi di percorrenza, penalizzando in ultima analisi i pendolari. Estremamente pesante sarebbe poi l'impatto sulla linea ferroviaria nella fase realizzativa per le soggezioni ed i rallentamenti che occorrerebbe imporre sulla linea storica. Qualora invece si intendesse, quale potenziamento, il completo quadruplicamento della linea ferroviaria esistente, ciò comporterebbe un impatto socio-territoriale ben maggiore rispetto al progetto presentato; la attuale linea è stata infatti realizzata tra il 1840 e il 1870; da quell'epoca il territorio circostante la linea ha subito un'estesa urbanizzazione, così che oggi il raddoppio della linea andrebbe ad interessare centri abitati consolidati (in particolare, Brescia, Desenzano, Peschiera) dove sarebbe necessario demolire centinaia di abitazioni e fabbricati produttivi.	NO
657	Otella di Francesco e Michele Montresor S.S., Montresor Lidia e Francesco S.S. e i Sigg. Montresor	Intera tratta	Nessun Protocollo	21/01/2015 27/01/2032	DVA-2015-0001841 DVA-2015-0002235	*§ VII. SUSSISTONO SCELTE ALTERNATIVE CHE CONSENTIREBBERO DI RAGGIUNGERE I FINI DICHIARATI DELL'OPERA COMPLESSIVA NEL RISPETTO DEI PRINCIPI DI LEGGE E DEI DIRITTI DEI PRIVATI INTERESSATI* *§ VII.1 Il potenziamento della linea storica* *[…]* *44. Non può sottacersi che il Progetto definitivo si caratterizza per irragionevolezza anche nella parte in cui prevede lo Scalo di Montichiari.* *In particolare, si osserva sul punto che il collegamento Alta velocità con lo scalo di Montichiari è in contrasto con il piano nazionale aeroportuale: il Ministero delle Infrastrutture prevede tre collegamenti con l'Alta Velocità negli scali aeroportuali di Fiumicino, Malpensa e Venezia. Un quarto collegamento (Montichiari) sarebbe un record europeo, da un lato ingiustificato dalle previsioni della domanda di traffico passeggeri, dall'altro contraddittorio visto che lo stesso piano nazionale prevede la specializzazione di Montichiari nel segmento cargo-merci e non passeggeri.*	\	Lo sviluppo dell'aeroporto di Montichiari è previsto dal PTRA della Regione Lombardia	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
658	Otella di Francesco e Michele Montresor S.S., Montresor Lidia e Francesco S.S. e i Sigg. Montresor	Intera tratta	Nessun Protocollo	21/01/2015 27/01/2033	DVA-2015-0001841 DVA-2015-0002236	*§ VII. SUSSISTONO SCELTE ALTERNATIVE CHE CONSENTIREBBERO DI RAGGIUNGERE I FINI DICHIARATI DELL'OPERA COMPLESSIVA NEL RISPETTO DEI PRINCIPI DI LEGGE E DEI DIRITTI DEI PRIVATI INTERESSATI [...]* *VII.2. L'"ipotesi zero"* *45. [...] si invita a considerare la possibilità di preservare le summenzionate zone utilizzando, per il tratto concernente quell'area, in linea storica così come esistente, senza far neppure luogo al potenziamento. Ciò si propone anche in considerazione della marginalità dei benefici che l'AV comporterebbe in termini di risparmio dei tempi di percorrenza e della frequenza dei treni, come dettagliatamente illustrato nella relazione dell'Ing. A.V. Molinari (doc. 14).*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa presente che l'ipotesi di utilizzo della linea esistente non è perseguibile in relazione alla capacità della linea ormai prossima alla saturazione. Inoltre in tale ipotesi si graverebbe sul trasporto regionale che vedrebbe ulteriormente dilatati i tempi di percorrenza, penalizzando in ultima analisi i pendolari. Estremamente pesante sarebbe poi l'impatto sulla linea ferroviaria nella fase realizzativa per le soggezioni ed i rallentamenti che occorrerebbe imporre sulla linea storica. Qualora invece si intendesse, quale potenziamento, il completo quadruplicamento della linea ferroviaria esistente, ciò comporterebbe un impatto socio-territoriale ben maggiore rispetto al progetto presentato; la attuale linea è stata infatti realizzata tra il 1840 e il 1870; da quell'epoca il territorio circostante la linea ha subito un'estesa urbanizzazione, così che oggi il raddoppio della linea andrebbe ad interessare centri abitati consolidati (in particolare, Brescia, Desenzano, Peschiera) dove sarebbe necessario demolire centinaia di abitazioni e fabbricati produttivi.	NO
659	Otella di Francesco e Michele Montresor S.S., Montresor Lidia e Francesco S.S. e i Sigg. Montresor	Intera tratta	Nessun Protocollo	21/01/2015 27/01/2034	DVA-2015-0001841 DVA-2015-0002237	*§ VII. SUSSISTONO SCELTE ALTERNATIVE CHE CONSENTIREBBERO DI RAGGIUNGERE I FINI DICHIARATI DELL'OPERA COMPLESSIVA NEL RISPETTO DEI PRINCIPI DI LEGGE E DEI DIRITTI DEI PRIVATI INTERESSATI [...]* *§ VII.3. In ogni caso in cui si ritenga di procedere con l'opera, la scelta di dislocare i cantieri in aree degradate o di scarso valore agroambientale piuttosto che in quelle di estremo pregio individuate attualmente dal Piano, la corretta ponderazione degli impatti ambientali e l'adeguata individuazione delle misure adeguate alla loro mitigazione* *46. [...] "dislocare i cantieri in aree degradate o di scarso valore agroambientale, distanti dalle colture sensibili o a maggiore produzione lorda vendibile. (...) In virtù di quanto descritto si ritiene che le valutazioni effettuate nello studio e nella colonna interferenze e mitigazione della tabella 4.3.9/4 siano inesatte per forma e per sostanza per i motivi sotto elencati: non è presa in considerazione alcuna alternativa di minore impatto quale ad esempio l'occupazione di aree degradate o già trasformate (.. .)" (relazione del Dott. Perazzoli, doc. 13, par. 4.3, pp. 28 e 30).* *47. Si dovrebbe inoltre procedere ad un adeguato studio dell'impatto ambientale, scevro dei vizi che inficiano quello fin qui elaborato e che si sono sopra evidenziati, onde ponderare esattamente le criticità e individuare adeguate misure di mitigazione. Come osservato nella relazione del Dott. Perazzoli, ad es., "sarebbe inoltre necessario, come richiesto dalla legge, definire, chiare e precise norme di riduzione della formazione delle polveri, oltre che specifici parametri per valutare i principali effetti sull'ambiente e un idoneo piano dei controlli e di azioni correttive predeterminate a tutela crescente in caso di superamento dei limiti, arrivando, in ultima ratio, al blocco delle fonti di emissione delle polveri durante la stagione vegetativa" (doc. 13, p. 28). Si fa altresì rinvio a quanto già osservato nel precedente §IV e relativi sottoparagrafi, citando la relazione del Dott. Venosi (doc. 12), circa le lacune del Piano e del sotteso studio di impatto ambientale in ordine alle vibrazioni, al rumore, allo scavo delle gallerie ed al connessc*	\	Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento. Inoltre in fase di progettazione esecutiva, potranno essere ottimizzati i tracciati di cantiere per ridurre i disturbi alla popolazione e alla viabilità locale.	SI Già previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
660	Otella di Francesco e Michele Montresor S.S., Montresor Lidia e Francesco S.S. e i Sigg. Montresor	Intera tratta	Nessun Protocollo	21/01/2015 27/01/2035	DVA-2015-0001841 DVA-2015-0002238	*SINTESI CONCLUSIVA* *48. L'attraversamento della zona di produzione del Lugana con la AV non è sostenibile economicamente e ha riflessi fortemente negativi sulla finanza pubblica.*	\	Premesso che l'osservazione non è pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle opere ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati anche a seguito della presentazione della Valutazione di Impatto Ambientale (compatibilità ambientale dell'opera).	NO
661	Otella di Francesco e Michele Montresor S.S., Montresor Lidia e Francesco S.S. e i Sigg. Montresor	Intera tratta	Nessun Protocollo	21/01/2015 27/01/2036	DVA-2015-0001841 DVA-2015-0002239	*SINTESI CONCLUSIVA* *[...] 49. Tale tracciato e la scelta dei terreni da occupare con i cantieri, come esposta nel Piano di Utilizzo Terre e negli atti presupposti e connessi, sono altresì insostenibili sul piano ambientale. Lo studio di impatto ambientale sinora svolto e posto a fondamento del Piano di Utilizzo Terre e del progetto definitivo risulta viziato da gravi errori e lacune.*	\	Il Consorzio Cepav due ha presentato il Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo (PUT) sulle opere oggetto di procedura VIA (variante di Montichiari, elettrodotti, strada Ghedi-Borgosatollo), conformemente a quanto previsto dall'art. 5, comma 1 del DM161/2012 e in accordo con lo stesso Ministero dell'Ambiente. Per l'area oggetto dell'osservazione il PUT sarà presentato, come disciplinato dallo stesso articolo, entro 90 giorni prima dell'inizio dei lavori.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
662	Otella di Francesco e Michele Montresor S.S., Montresor Lidia e Francesco S.S. e i Sigg. Montresor	Intera tratta	Nessun Protocollo	21/01/2015 27/01/2037	DVA-2015-0001841 DVA-2015-0002240	*SINTESI CONCLUSIVA* *[...] 49. La realizzazione del progetto e del Piano cosi come attualmente configurati comporterebbe, tra l'altro, la definitiva inutilizzabilità ai fini agricoli e agrituristici di tutti I terreni degli esponenti e l'irreparabile distruzione delle attività produttive delle aziende esponenti.*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che gli indennizzi relativi alle proprietà interessate saranno effettuati sulla base delle normative vigenti (DP321/2001 e successive modifiche ed integrazioni); in ogni caso prima della fase esecutiva si terranno incontri con le singole proprietà per approfondire con maggior dettaglio le tematiche interessate.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
663	Otella di Francesco e Michele Montresor S.S., Montresor Lidia e Francesco S.S. e i Sigg. Montresor	Intera tratta	Nessun Protocollo	21/01/2015 27/01/2038	DVA-2015-0001841 DVA-2015-0002241	*SINTESI CONCLUSIVA* *[...] 50. A fronte di quanto sopra, risulta evidente che il progetto, il Piano ed il sotteso studio di Impatto ambientale debbano essere rivisti, da una parte adottando una variazione del tracciato basata sull'Impiego (se del caso, previo potenziamento) della linea storica, ciò che consentirebbe di evitare l'attraversamento dell'area di produzione del Lugana ed in particolare dei terreni dei sottoscritti esponenti, e dall'altra parte, in ogni caso, scegliendo altri terreni per la cantierizzazione e ponderando esattamente gli impatti ambientali e le adeguate misure di mitigazione.* *51. In subordine, dovrebbe adottarsi "l'ipotesi zero" come sopra illustrata sub § VII. 2.*	\	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa presente che l'ipotesi di utilizzo della linea esistente non è perseguibile in relazione alla capacità della linea ormai prossima alla saturazione. Inoltre in tale ipotesi si graverebbe sul trasporto regionale che vedrebbe ulteriormente dilatati i tempi di percorrenza, penalizzando in ultima analisi i pendolari. Estremamente pesante sarebbe poi l'impatto sulla linea ferroviaria nella fase realizzativa per le soggezioni ed i rallentamenti che occorrerebbe imporre sulla linea storica. Qualora invece si intendesse, quale potenziamento, il completo quadruplicamento della linea ferroviaria esistente, ciò comporterebbe un impatto socio-territoriale ben maggiore rispetto al progetto presentato; la attuale linea è stata infatti realizzata tra il 1840 e il 1870; da quell'epoca il territorio circostante la linea ha subito un'estesa urbanizzazione, così che oggi il raddoppio della linea andrebbe ad interessare centri abitati consolidati (in particolare, Brescia, Desenzano, Peschiera) dove sarebbe necessario demolire centinaia di abitazioni e fabbricati produttivi.	NO
AB01	Autorità di Bacino		333/3.3	20/01/2015	DVA-2015-0002552	*Preso atto che: [.....]* *Considerato che: [...]* *<u>Fiume Mella</u>* *Per il fiume Mella deve essere risolta la problematica dell'interazione fra l'infrastruttura e il deflusso della piena di riferimento che genera per effetto della presenza di tre pile in laveo fenomeni non trascurabili di rigurgito con coinvolgimento anche di infrastrutture in alveo, prevedendo tutti i possibili interventi in grado di garantire, per quanto possibile, l'invarianza dei livelli tra stato di fatto e di progetto e devono essere mitigate le condizioni di pericolosità e di rischio sul territorio. La compatibilità di tali interventi, qualora riguardino l'adeguamento del sistema difensivo esistente dovrà in ogni caso essere valutata da AIPO al fine di assicurarne la comptabilità e la coerenza con il sistema difensivo complessivo oggi esistente ed anche con eventuali interventi programmati nei tratti di monte e di valle.*	€ 1.600.000	Per rispondere a quanto richiesto dalla raccomandazione della Direttiva Infrastrutture dell'Autorità di Bacino si provvederà ad un innalzamento degli argini destro e sinistro del fiume Mella per una lunghezza di circa 950 m. Innalzamento compreso tra la sezione 3 di rilievo posta a circa 930 m a monte dell'attraversamento, con quota invariata 107.25 m s.m., e 20 m a valle della sezione 5 di rilievo, con quota di 105,30 m s.m. Tale innalzamento sarà realizzato mediante riporto di terreno idoneo per rilevati arginali.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
AB02	Autorità di Bacino		333/3.3	20/01/2015	DVA-2015-0002552	*Preso atto che: [.....]* *Considerato che: [...]* *<u>Fiumi Mella, Mincio e Chiese</u>* *Per tutti i corsi d'acqua ed in particolare per il Mella, sul quale è prevista una pila in centro alveo, dovrà essere aggiornata la progettazione delle fondazioni delle pile e delle sistemazioni dell'alveo al fine di soddisfare per quanto possibile le raccomandazioni della Direttiva Infrastrutture, i regolamenti di poliza idraulica usualmente applicati da AIPO, ed inoltre gli obiettivi di tutela morfologica ed ambienatle volti a slavaguardare e garantire la libera evoluzione delle forme fluviali presenti nell'alveo.* *In tutti i casi comunque efficacia e compatibilità delle opere di sistemazione degli alvei dovranno essere sottoposte alla valutazione di AIPO per l'acquisizione del relativo nulla osta anche al fine di garantire il necessario coordinamento con eventuali interventi realizzati o previsti nei tratti di monte e di valle.*	€ 610.000	Per rispondere a quanto richiesto dalla raccomandazione della Direttiva Infrastrutture dell'Autorità di Bacino si provvederà ad un abbassamento della quota di fondazione per le pile secondo la tabella qui riportata. Il massimo scalzamento prevedibile considerando la larghezza della sola pila è stato calcolato, come previsto dalla Direttiva Infrastrutture, con le formule di Breusers, CSU e Froehlich, e considerando anche 1,00 m di franco di sicurezza. Come si evince dalla tabella gli abbassamenti sono necessari per i fiumi Mella e Chiese, mentre non sono previsti per il Mincio. Come suggerito per rispondere alla richiesta viene rimosso il rivestimento del fondo alveo in pietrame.	SI
AB03	Autorità di Bacino		333/3.3	20/01/2015	DVA-2015-0002552	*Preso atto che: [.....]* *Considerato che: [...]* *<u>Fiume Garza</u>* *La valutazione della compatiblità idraulica del nuovo ponte dovrà essere effettuata dall'Autorità idraulica competente, che si è espressa nel recente passato in relazione all'attraversamento in trincea del Raccordo autostradale Ospitaletto-Montichiari.*	\	Si provvederà quanto richiesto	SI
697	Castelnuovo Futura	Castelnuovo		10/02/2015	DVA-2015-0003568	L'associazione Castelnuovo Futura facendo seguito alla precedente prot. DVA-0038070, invia il decreto del Ministero dei beni e delle attività culturali e del territorio che attesta alla "Chiesa di San Lorenzo" (sita nel Comune di Castelnuovo del Garda, frazione di Cavalcaselle, via San Lorenzo 8, catastalmente distinta al C.F., foglio 30, particelle A e 70, confinante con le particelle , del foglio catastale 30 C.T 809-839-56-533 e 57) un interesse culturale particolarmente importante ai sensi dell'art. 10 comma 3 lettera a) del decreto legislativo 22 gennaio 2004 e rimane sottoposto a tutte le disposizioni di tutela contenute nel predetto decreto.	\	Si rimanda alle controdeduzioni ai punti 54 e 55.	SI Già previsto
RL001	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera- Punto 4.* *Prescrivere che sia garantito un servizio ferroviario nazionale sulla linea storica che mantenga e, se possibile, incrementi la frequenza e la qualità dei treni, in particolare dei treni più veloci sulla tratta Verona-Desenzano-Brescia-Milano con condizioni di sostenibilità e accessibilità economica per pendolari e turisti. Tale prescrizione dovrà essere oggetto anche di un Accordo di Programma promosso dalla Regione con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, con il proponente RFI e con gli enti interessati.*		a cura RFI	RFI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL002	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.* *Tenuto conto delle criticità su indicate e della strategicità dell'intervento a livello nazionale e comunitario e dell'opera nella sua interezza (shunt incluso) per lo sviluppo e la competitività del territorio regionale, con lo scopo di sostenere l'azione delle amministrazioni Comunale in modo che l'opera venga realizzata con il massimo consenso possibile del territorio, Regione Lombardia intende promuovere un Accordo di Programma quale strumento di concertazione per la condivisione del progetto con il territorio e con il Proponente del progetto stesso, attraverso:* *• l'integrazione del progetto definitivo con gli elementi e le analisi richieste;* *• il confronto con il territorio per una conferma o meno delle osservazioni e prescrizioni formulate, in relazione agli esiti delle integrazioni;* *• lo sviluppo condiviso del progetto esecutivo in considerazione del complesso delle osservazioni e prescrizioni;* *• il raccordo con l'Osservatorio Ambientale di cui all'Allegato B, cap. B.3.*	\	a cura RFI	RFI
RL003	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.1.* *Si raccomanda che siano realizzati tutti i lotti costruttivi nell'arco temporale previsto e che la successione delle fasi costruttive sia orientata all'attivazione di fasi funzionali che consentano al territorio di beneficiare del servizio ferroviario nel più breve tempo possibile.* *Si raccomanda altresì che il lotto costruttivo 3 sia realizzato nel più breve tempo possibile programmando fin da subito le fasi di sviluppo del progetto esecutivo.* *Si raccomanda che le lavorazioni che interessano ambiti di interesse turistico siano avviate dopo il periodo di EXPO.*	\	Il programma lavori contrattualizzato tra RFI e il GC prevede: - che il lotto costruttivo 1 sia realizzato dal 1° al 51° mese; - che il lotto costruttivo 2 sia relaizzato dal 13° al 60° mese; - che il lotto costruttivo 3 sia relaizzato dal 25° al 58° mese; - che il lotto costruttivo 4 sia relaizzato dal 36° all 87° mese; - che l'88° mese sia dedicato al preesercizio della linea ferroviaria.	RFI
RL004	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.1.* *In relazione agli aspetti trasportistici si prescrive che siano effettuati i seguenti approfondimenti:* *- analisi della domanda attuale, passeggeri e merci*	\	a cura RFI	RFI
RL005	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.1.* *In relazione agli aspetti trasportistici si prescrive che siano effettuati i seguenti approfondimenti:* *- previsioni della domanda in scenari temporali adeguati, includendo l'ipotesi della sola attivazione del lotto Brescia Est-VR in fase transitoria*	\	a cura RFI	RFI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL006	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.1.* *In relazione agli aspetti trasportistici si prescrive che siano effettuati i seguenti approfondimenti:* *- ipotesi di offerta in diversi scenari temporali, relativi al complesso dell'offerta passeggeri e merci, con indicazione delle frequenze e dei tempi di percorrenza (includendo anche lo scenario di realizzazione dei soli lotti costruttivi 1, 2 e 4 a con quadruplicamento della storica tra la stazione di Brescia e l'innesto dell'AV)*	\	a cura RFI	RFI
RL007	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.1.* *In relazione agli aspetti trasportistici si prescrive che siano effettuati i seguenti approfondimenti:* *- analisi dell'interazione domanda-offerta per le diverse ipotesi*	\	a cura RFI	RFI
RL008	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.1.* *In relazione agli aspetti trasportistici si prescrive che siano effettuati i seguenti approfondimenti:* *- recepimento di un modello d'esercizio che preveda il mantenimento dell'offerta di collegamento veloce tra il Garda e Milano e l'attivazione del servizio suburbano*	\	a cura RFI	RFI
RL009	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.1.* *Relativamente allo sviluppo del SFR si prescrive che sia garantita la possibilità di potenziare il SFR sulla linea storica BS-VR nel tratto dalla stazione di Brescia alla linea AV innesto est, senza alcuna reciproca interazione con i servizi che da Brescia proseguiranno sulla linea AV e viceversa. A tale scopo dovrà essere prevista una soluzione, in variante rispetto alla proposta progettuale presentata, che preveda il quadruplicamento della linea storica nel tratto dalla stazione di Brescia alla linea AV innesto est con l'affiancamento della linea AV, e la conseguente eliminazione del manufatto di scavalco in Comune di Mazzano.*		a cura RFI	RFI
RL010	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.1.* *Quale opera complementare alla linea AV/AC si prescrive la realizzazione del raddoppio di binario della tratta Brescia-San Zeno con ottimizzazione del piano del ferro della stazione di San Zeno/Folzano. Tale intervento è funzionale al superamento dei livelli di congestione della linea, già prossima alla saturazione e alla regolarizzazione del Servizio Ferroviario regionale e merci di accesso a Brescia.*		a cura RFI	RFI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL011	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.1.* *Coerentemente con l'intervento precedente, sempre per l'ottimizzazione dell'accesso da sud a Brescia, si prescrive il raddoppio del binario della tratta Cremona-Olmeneta, rilevante collo di bottiglia della rete storica in quanto nodo di convergenza dei traffici delle direttrici Brescia-Cremona e Cremona-Treviglio-Milano.*		a cura RFI	RFI
RL012	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.1.* *Funzionale alla riorganizzazione del nodo ferroviario di Brescia, si chiede che sia valutata l'ipotesi di connessione della linea Brescia-Iseo-Edolo con la direttrice Milano-Venezia (ad esempio nell'impianto di Rovato), con uno scenario di servizio che preveda l'attivazione di un servizio di tipo suburbano sulla linea Brescia-Iseo.*		a cura RFI	RFI
RL013	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.1.* ***Sviluppo e accessibilità del Terminal Intermodale Brescia "La piccola"*** *Nel 2012 è stato firmato un memorandum of understandig per i progetti dei terminal di Milano, Brescia e Piacenza da parte di FS, Cemat e Hupac, in previsione dell'apertura del tunnel del Gottardo. In attuazione di tale accordo è stata creata al TERALP srl.* *Nel 2014 l'Ufficio Federale del trasporti della Svizzera ha approvato il cofinanziamento del nuovo terminal di Milano smistamento, mentre sono in corso gli studi dei terminal di Brescia e Piacenza.* *Si prescrive che sia garantita l'accessibilità ottimale allo scalo merci di Brescia, senza ripercussioni sul SFR.*		a cura RFI	RFI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL014	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.1.* ***Aeroporto di Montichiari*** *Il collegamento ferroviario AV/AC deve essere collocato nel quadro di sviluppo dell'aeroporto di Montichiari, secondo quanto definito nel redigendo piano nazionale degli aeroporti.* *Si prescrive di tenere in debita considerazione la possibile interferenza con l'aeroporto di Brescia Montichiari.* *Si raccomanda di verificare, d'intesa con ENAC e con il gestore aeroportuale, l'interferenza con le zone sottoposte a vincolo nelle aree limitrofe all'aeroporto e soggette a limitazioni per quanto riguarda gli ostacoli ed i potenziali pericoli per la navigazione aerea, nonché con le zone di cui alla valutazione dell'impatto di rischio, conformemente a quanto disposto dal codice della navigazione, capo III, artt. 707 – 716.* *Il Deposito carburanti (posizionato prima della fermata di Montichiari in Comune di Castenedolo km 92+486) è localizzato in zona di tutela B del Piano di Rischio dell'aeroporto approvato dal Comune di Castenedolo con parere favorevole di ENAC (artt. 5 e 9 Norme di attuazione del PRA approvato con DCC n. 37 del 30/07/2014 del comune di Castenedolo)* *Si prescrive lo spostamento in zona idonea.*	\	Verrà eseguita la verifica sul rispetto delle zone di vincolo con ENAC. In sede di progettazione esecutiva si provverà a rilocalizzare il deposito carburante in accordo con ENAC.	SI
RL015	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.1.* ***Stazione di Montichiari*** *Il parcheggio in Comune di Castenedolo, è localizzato in zona di tutela D del Piano di Rischio dell'aeroporto approvato dal Comune di Castenedolo con parere favorevole di ENAC (artt. 7 e 9 Norme di attuazione del PRA approvato con DCC n. 37 del 30/07/2014 del comune di Castenedolo)* *Si prescrive lo spostamento in zona idonea.*	\	Si prevede di localizzare il nuovo parcheggio della stazione di Montichiari in modo coordinato con quanto previsto dal Piano di Lottizzazione Polo Logistico - Comparto Sud all'interno del PTRA di Montichiari in Variante al PGT vigente (Località Fascia d'oro). Sarà inoltre condotta la verifica delle zone di vincolo con ENAC.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL016	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.1.* ***Stazione di Montichiari*** *Funzioni di interscambio* *Il dimensionamento del parcheggio dovrebbe essere suffragato da una proiezione di traffico e da opportune e motivate ipotesi sul modello di esercizio a regime. In assenza di tali proiezioni appare peraltro poco verosimile che la fermata abbia una dotazione di soli 160 posti auto (a titolo di confronto, la fermata di Reggio Emilia MedioPadana dispone di 650 posti).* *In ogni caso il progetto comprende solo la previsione dei posti auto e va integrato con:* *• disponibilità posti per motocicili e cicli* *• pensiline e segnaletica di indirizzamento lungo il percorso di collegamento dal parcheggio alla stazione* *• dotazioni necessarie per la fermata o attestamento delle autolinee quali: paline, sedute, biglietteria automatica per bus, monitor informativi.* *Dovrà essere garantita la compatibilità della stazione con le previsioni di ricollocazione del terminal aeroportuale in prossimità della stazione stessa e dovrà essere valutata la fattibilità dell'interconnessione della stazione con il terminal aeroportuale così come prevista nel Piano d'Area dell'aeroporto nonché quella tra le due stazioni AV di Brescia e di Montichiari.*		a cura RFI	RFI
RL017	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.1.* ***Stazione di Montichiari*** *Servizi per i viaggiatori* *Il progetto descrive la dotazione e localizzazione di servizi al viaggiatore presenti nel corpo fabbricato (snack bar, biglietteria automatica, servizi igienici....), non sembra riportare analoga descrizione circa la dotazione e posizionamento dei servizi ai viaggiatori presenti in banchina (sedute, cestini, monitor informativi....).* *Il progetto pertanto va integrato con:* *• progetto della segnaletica di indirizzamento alla stazione e interno alla stazione* *• dotazioni per viaggiatori al piano banchine* *• posizionamento monitor informativi piano banchine e corpo fabbricato*	€ 425.000	Si provvederà ad integrare la progettazione con quanto richiesto	SI
RL018	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.1.* *Stazione di Montichiari* *Servizi per i viaggiatori* *Si prescrive la revisione del progetto della stazione e delle dotazioni di interscambio con riferimento ai criteri indicati nel cap. 4 del documento allegato alla DGR X/2524 del 17/10/2014 (allegato B).* *[caratteristiche e requisiti dei sistemi di interscambio]*		A cura RFI	RFI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL019	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.1.* ***Basi cartografiche di progetto*** *La cartografia di base non risulta sempre, aggiornata con particolare riferimento alle viabilità e agli ambiti urbanizzati.* *Si prescrive l'aggiornamento delle cartografie di base e il conseguente aggiornamento progettuale, in particolare per quanto riguarda la ricucitura della rete viaria e la scelta degli itinerari di cantiere che dovranno tenere conto degli ambiti recentemente urbanizzati e dell'attuale calibro delle viabilità interessate.*	\	Premesso che la cartografia in scala 1:1.000, sulla quale è stata progettata l'opera è aggiornata in quanto risultato di un volo recente, si provvederà all'aggiornamento della cartografia a vasta scala.	SI
RL020	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.1.* ***Normative di riferimento*** *Data l'importanza dell'opera infrastrutturale in esame, sia in termini di sicurezza che di garanzia di continuità del servizio, si ritiene che il dimensionamento di tutte le opere debba essere effettuato applicando le normative tecniche attualmente in vigore.* *Si prescrive che il progetto sia interamente adeguato e che nelle relazioni siano indicate in maniera esplicita le normative di riferimento applicate.*	\	Si tratta delle NTC 2008. RFI con lettera prot. RFI-DTC-SICS\A0011P\2014\0000482 swl 04.04.2014, trasmessa al Consorzio Cepav due tramite lettera Italferr prot. AND.GO0036588 del 26.05.2014, conferma che, *"per le opere infrastututrali iniziate nonchè per quelle per le quali le amministrazioni aggiudicatrici abbiano affidato lavori o avviato progetti definitivi o esecutivi prima dell'entrata in vigore del DM 14/01/2008, continua ad applicarsi la normativa tecbnica già utlizzata pe rla redazioen dei progetti fino all'ultimazione dei lavori e all'eventuale collaudo"*	NO
RL021	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.1.* ***Normativa sismica*** *[.....]* *Si fa presente inoltre che dal 14/10/2014, con la pubblicazione della Delibera regionale 2489/14, nelle more dell'entrata in vigore della nuova classificazione sismica di Regione Lombardia (DGR 2129/14), nei Comuni che saranno riclassificati dalla zona 4 alla zona 3 e dalla zona 3 alla zona 2, tutti i progetto delle strutture riguardanti le nuove costruzioni, pubbliche e private , dovranno essere redatti in linea con le norme tecniche vigenti, nelle zone 3 e 2. Tale provvedimento si è reso necessario per evitare l'utilizzo di "procedure semplificate" di progettazione in quei comuni di zona 4 che già, secondo le NTC08, sono caratterizzati da parametri per l'azione sismica riconducibili a quelli della zona 3.* *La Conferenza delle Regioni e Province autonome, in data 11/11/2008, ha approvato gli "Indirizzi e criteri per la Microzonazione Sismica (ICMS) che sono diventati, pertanto, un riferimento a livello nazionale per gli studi finalizzati alla caratterizzazione sismica del territorio.* *Si prescrive la rivisitazione della progettazione con riferimento alla normativa vigente e ai criteri indicati.*	€ 4.300.000	Si provvederà a riverificare la progettazione ai sensi della nuova classificazione sismica del territorio per le opere impattate dalla nuova classificazione sismica di Regione Lombardia.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL022	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.1.* ***Aspetti idraulici*** *Si prescrive che:* *• siano comunicate ad AIPO di Mantova le date di inizio lavori*	\	Si provvederà come richiesto	SI
RL023	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.1.* ***Aspetti idraulici*** *Si prescrive che:* *• siano verificate nel tempo le norme di sicurezza vigenti*	\	Si provvederà come richiesto	SI
RL024	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.1.* ***Aspetti idraulici*** *Si prescrive che:* *• le variazioni progettuali in fase di esecuzione siano preventivamente autorizzate da AIPO Mantova Ufficio Operativo*	\	Si provvederà come richiesto	SI Già Previsto
RL025	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.1.* ***Aspetti idraulici*** *Si prescrive che:* *• i materiali litoidi derivanti dagli scavi di fondazione e riprofilatura delle sponde siano interamente riutilizzati nell'ambito del cantiere o posizionati in zone indicate da AIPO Mantova*	\	Si provvederà come richiesto a condizione che i materiali litoidi provenienti dalle aree demaniali degli alvei che soddisfino i requisiti per il loro riutilizzo.	SI condizionato
RL026	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.1.* ***Aspetti idraulici*** *Si prescrive che:* *• dovrà essere garantita l'impermeabilità del sistema arginale dopo l'intervento anche per la tenuta strutturale dell'opera in progetto, che dovrà in ogni caso essere assicurata*	\	Si provvederà come richiesto	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL027	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.1.* ***Aspetti idraulici*** *Si prescrive che:* *• dovrà essere predisposto un piano di allertamento e di sgombero uomini e mezzi presenti nelle zone di cantiere site all'interno dell'alveo durante la fase di realizzazione della struttura, da attivarsi prima che i livelli idrici del corso d'acqua raggiungano valori incompatibili per la sicurezza degli stessi*	\	Si provvederà come richiesto	SI
RL028	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.1.* ***Aspetti idraulici*** *Si prescrive che:* *• le opere saranno assoggettate a provvedimento Concessorio Regionale come disposto della DGR Lombardia 25/01/2002 n. 7/7868 punto 13 e s.m.i.*	\	Si provvederà come richiesto	SI
RL029	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.1.* ***Aspetti idraulici*** *Si prescrive che:* *• la disposizione planimetrica delle opere in pietrami in alveo e sulle sponde e scarpate arginali dovrà essere oggetto di valutazione in sede di progetto esecutivo previo sopralluogo nei fiumi Mella, Garza e Mincio con AIPO Mantova*	Valorizzazione al punto AB02	Si provvederà come richiesto. Vedasi anche osservazione AB02 dell'Autorità di Bacino e relativa controdeduzione.	SI
RL030	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.1.* ***Aspetti idraulici*** *Si prescrive che:* *• i plinti di fondazione delle pile e dei viadotti dovranno essere realizzati a quote compatibili con lo scalzamento teorico previsto al di sotto dell'attuale quota d'alveo ed in maniera da non costituire ostacolo al corretto andamento dei filetti di corrente*	Valorizzazione al punto AB02	Si provvederà come richiesto. Si rimanda alle osservazioni dell'Autorità di Bacino codificata AB02 e relativa controdeduzione.	SI
RL031	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.1.* ***Aspetti idraulici*** *Si prescrive che:* *• le quote di sommità spondale e/o arginale dovranno essere garantite in tutte le fasi lavorative così come l'accessibilità alle piste di servizio per lo svolgimento dei compiti di AIPO*	\	Si provvederà come richiesto	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL032	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.1.* ***Aspetti idraulici*** *Si prescrive che:* *• eventuali opere di rinforzo e ringrosso delle sponde dei tratti pensili e/o sagome arginali dovranno essere concordate in fase esecutiva con AIPO*	\	Si provvederà come richiesto	SI
RL033	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.1.* ***Protocollo d'intesa con Associazioni Agricoltori*** *Il progetto conferma l'adozione del Protocollo d'intesa relativo alla tratta Treviglio-Brescia, siglato con le OOPP agricole nel marzo 2010.* *Al riguardo si richiama la sentenza della Corte costituzionale del 16 luglio 2011 n. 181 in base alla quale le procedure di esproprio devono considerare criteri di indennità basati sui requisiti specifici del bene e sul reale valore commerciale dello stesso.* *Si prescrive che* *- il previsto Protocollo d'intesa inerente le modalità e i criteri di esproprio da sottoscrivere con le OOPP agricole, consideri la sentenza della Corte costituzionale del 16 luglio 2011 n. 181 in base alla quale le procedure di esproprio devono considerare criteri di indennità basati sui requisiti specifici del bene e sul reale valore commerciale dello stesso.*	€ 55.900.000	Si provvederà alla redazione e condivisione del Procollo di Intesa sulla base dei criteri richiesti	SI
RL034	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.1.* ***Protocollo d'intesa con Associazioni Agricoltori*** *Si prescrive che* *- nell'ambito della definizione degli indennizzi per terreni interessati da occupazioni temporanee, si ponga la massima attenzione a quello delle aziende agricole la cui percentuale di terreno espropriato o occupato temporaneamente sia potenzialmente in grado di minarne il bilancio economico*	\	Per la remunerazione degli espropri (acquisizioni o occupazioni temporanee) che si renderanno necessari per la realizzazione dell'opera si utilizzeranno le procedure basate sull'attuale legislazione in vigore (Testo Unico di cui al DPR n. 327/2001 modificato dal Dlgs n. 302/2002). Si conferma inoltre che tutti i danni che verranno accertati in fase di costruzione saranno oggetto di adeguato indennizzo. Inoltre, prima della fase escutiva, sono previsti incontri specifici con le singole proprietà.	SI Già Previsto
RL035	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.1.* ***Ricomposizione fondiaria*** *[....]* *Si prescrive:* *• di analizzare quali/quantitativamente gli impatti indotti sulle aziende agricole interessate dalle opere in progetto, con particolare riferimento alla ricomposizione delle proprietà frammentate, alla difesa della produzione ed alla valorizzazione economico-agraria del comprensorio. Tali analisi saranno propedeutiche alla definizione di specifiche modalità ed azioni compensative e di minimizzazione dedicate alle aziende agricole, da definire attraverso tavoli di confronto con le OOPP del settore;*	\	Questo tema è stato oggetto di richiesta di integrazioni di cui alla lettera del MATTM prot. CTVA-2014-0004376 del 23.12.2014; le integrazioni sono state trasmesse dal Consorzio Cepav due al MATTM in data 06.02.2015. Il teme sarà quindi approfonfdito in fase esecutiva anche alla luce del Protocollo di cui al punto RL033. Vedi anche punto BC05.	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL036	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.1.* ***Ricomposizione fondiaria*** *[....]* *Si prescrive:* *• di perseguire la ricomposizione fondiaria tra le proprietà frontiste e la rimessa a coltura delle aree intercluse e dei reliquati e la ricostituzione delle superfici vitate;*	\	Premesso che il tema è anche oggetto di richiesta di integrazioni di cui alla lettera del MATTM prot. CTVA-2014-0004376 del 23.12.2014 e che le integrazioni sono state trasmesse dal Consorzio Cepav due al MATTM in data 06.02.2015, si precisa che la definizione della ricomposizione fondiaria, trattandosi di argomento difficilmente generalizzabile ma più propriamente riconducibile ad esisgenze specifiche di ogni ditta coinvolta in attività di esproprio, potrà essere completatata solo attraverso concordamenti con le singole proprietà attarverso incontri specifici prima della fase esecutiva e della emissione dei relativi Decreti di Occupazione. Si aggiunge inoltre che è comunqe prevista la sottoscrizione di un Protocollo di Intesa con le Associazioni di categoria. Vedi anche punto BC05.	SI Già Previsto
RL037	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.1.* ***Ricomposizione fondiaria*** *[....]* *Si prescrive:* *• di garantire il ripristino alla stato originale delle aree di cantiere e di quelle occupate o impegnate a vario titolo incluse le viabilità di cantiere, curando in particolare il riposizionamento degli orizzonti pedologici e 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;*	\	Si provvederà a quanto richiesto.	SI Già Previsto
RL038	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.1.* ***Ricomposizione fondiaria*** *[....]* *Si prescrive:* *• di quantificare le aree arboree/arbustive che verranno eliminate per la realizzazione del progetto e di conseguenza, si dovrà ottemperare ai disposti della D.g.r. 8/675 del 21 Settembre 2005 e successive modifiche ed integrazioni (Criteri per la trasformazione del bosco e per i relativi interventi compensativi); le essenze arboree ed arbustive di nuovo impianto, dovranno essere autoctone e rispettare la normativa di settore;*	\	Si provvederà a quanto richiesto	SI
RL039	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.1.* ***Ricomposizione fondiaria*** *[....]* *Si prescrive:* *• di procedere in fase di cantiere in modo da arrecare il minore danno possibile alle attività agricole.*	\	Si provvederà a quanto richiesto	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL040	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.1.* ***Ricomposizione fondiaria*** *[....]* *Si prescrive:* *• di conseguire un ulteriore contenimento della perdita di superficie produttiva di qualità e una significativa riduzione della frammentazione degli appezzamenti;*	\	Si provvederà a quanto richiesto	SI
RL041	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.1.* ***Ricomposizione fondiaria*** *[....]* *Si prescrive:* *• di limitare ulteriormente i reliquati non utilizzabili a fini produttivi;*	\	Si provvederà a quanto richiesto	SI
RL042	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.1.* ***Continuità della rete irrigua*** *[.....]* *Si prescrive che:* *• le soluzioni progettuali inserite nel progetto esecutivo siano concordate con i Consorzi e che siano adottate tutte le prescrizioni esecutive formulate dai Consorzi al momento del rilascio della concessione (materiali, diametri delle condotte, numero degli attraversamenti, manufatti di regolazione, tracciati, pozzetti o camere di ispezione, ecc…)*	\	Si provvederà a quanto richiesto. Vedi anche BC01 e GC02 E GC03.	SI Già Previsto
RL043	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.1.* ***Continuità della rete irrigua*** *[.....]* *Si prescrive che:* *• sia valutato in coordinamento con i Consorzi, l'impatto dell'infrastruttura sulla rete di distribuzione, e che siano effettuati gli interventi necessari ad annullare tale impatto, inclusi lo spostamento o la sostituzione di condutture esistenti, la realizzazione di nuovi attraversamenti, l'infissione di pozzi irrigui per l'alimentazione della rete;*	\	Si provvederà a quanto richiesto. Vedi anche BC01.	SI Già Previsto
RL044	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.1.* ***Continuità della rete irrigua*** *[.....]* *Si prescrive che:* *• sia sempre garantito l'accesso in sicurezza ai manufatti di regolazione ed ispezione presenti lungo la rete irrigua, anche mediante la realizzazione di viabilità dedicate, sia in fase esecutiva che a lavori ultimati;*	\	Si provvederà a quanto richiesto. Vedi anche BC10 e GC06.	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL045	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.1.* ***Continuità della rete irrigua*** *[.....]* *Si prescrive che:* *• nei tratti in cui il tracciato ferroviario è in parallelismo a infrastrutture esistenti, dovranno essere garantiti e preservati, replicandoli, tutti gli attraversamenti esistenti;*	\	Si provvederà a quanto richiesto. Vedi anche BC06 e BC08.	SI Già Previsto
RL046	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.1.* ***Continuità della rete irrigua*** *[.....]* *Si prescrive che:* *• siano riverificati gli attraversamenti di canali posti in aree non corrispondenti a parallelismi con viabilità esistenti e conseguentemente risolti*	\	Si provvederà a quanto richiesto	SI Già Previsto
RL047	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.1.* ***Continuità della rete irrigua*** *[.....]* *Si prescrive che:* *• in relazione alla natura ghiaiosa del terreno, la ricomposizione dei reticolo idraulico sia effettuata secondo le specifiche indicate dai consorzi circa la tipologia, la dimensione e la quantità dei manufatti (manufatti prefabbricati)*	\	Si provvederà a quanto richiesto	SI Già Previsto
RL048	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.1.* ***Continuità della rete irrigua*** *[.....]* *Si prescrive che:* *• dovranno essere limitati al minimo la costruzione di attraversamenti ferroviari sifonati o parzialmente sifonati*	\	Sono previsti dei sifoni per risolvere l'interferenza con i corsi d'acqua solo nei casi in cui la realizzazione del sifone rappresenta l'unica soluzione possibile per la realizzazione dell'attraversamento. In fase di progettazione esecutiva l'intervento sarà dettagliato al fine di garantire la continuità dei corpi idrici anche in fase di costruzione. Vedi anche punto BC09.	SI
RL049	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.1.* ***Continuità della rete irrigua*** *[.....]* *Si prescrive che:* *• i pozzetti di raccordo tra attraversamenti esistenti e nuove opere (in particolare nella fascia tra due viabilità) non dovranno presentare dislivelli di quota tali da pregiudicare il regime idraulico del sistema*	\	Si provvederà a quanto richiesto . In particolare in sede di progetto esecutivo a seguito di rilievi di dettaglio verrà verificata la livelletta delle opere in progetto per valutarne la coerenza rispetto alle opere esistenti. Se a seguito di detti rilievi si riscontrassero dislivelli di quota, questi verranno eliminati. Vedi anche punto BC09.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL050	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.1.* ***Continuità della rete irrigua*** *[.....]* *Si prescrive che:* *• i pozzetti di raccordo a monte e valle dei nuovi attraversamenti, ora in terra, dovranno essere previsti in calcestruzzo*	\	I tombini idraulici e i pozzetti in progetto sono tutti in cls. Non è chiaro a cosa si riferisca il termine "pozzetti di raccordo" Vedi anche punto BC09.	SI Già Previsto
RL051	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.1.* ***Continuità della rete irrigua*** *[.....]* *Si prescrive che:* *• sia in ogni caso garantita al personale consorziale e ai mezzi d'opera la completa accessibilità ai manufatti esistenti e a quelli di nuova realizzazione, esterni al sedime ferroviario nonché la manovrabilità e la facilità di accesso delle nuove strutture di deviazione dell'acqua sia consorziali che private, da realizzarsi in carpenteria metallica (paratoie, viti senza fine, rulli movimentatori,....)*	\	Si provvederà a quanto richiesto. Vedi anche punti BC10 e GC06.	SI Già Previsto
RL052	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.1.* ***Continuità della rete irrigua*** *[.....]* *Si prescrive che:* *• le opere della nuova linea ferroviaria siano compatibili con gli interventi programmati dal Consorzio e da parte dei Comuni, e eventualmente predisposte in modo da armonizzarsi con le future opere di difesa idraulica*	\	Si provvederà a quanto richiesto. Vedi anche punto BC11.	SI Già Previsto
RL053	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.1.* ***Continuità della rete irrigua*** *[.....]* *Si prescrive che:* *• si tenga conto della problematica della raccolta delle acque come scolo di fine campo durante la pratica irrigua e l'adeguato smaltimento delle stesse senza danno alle colture*	\	Si provvederà a quanto richiesto. Vedi anche punto BC11.	SI Già Previsto
RL054	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.1.* ***Continuità della rete irrigua*** *[.....]* *Si prescrive che:* *• in fase di esecuzione dei lavori sia sempre garantita la continuità della distribuzione irrigua e quella delle acque di scolo, anche con opere provvisionali da definire e concordare tramite uno specifico piano per l'intera tratta*	\	Si provvederà a quanto richiesto. Vedi anche punti BC12 e GC04.	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL055	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.1.* ***Viabilità poderale e di accesso ai fondi agricoli*** *Si prescrive di garantire nel tempo sia la continuità della viabilità poderale, sia l'accesso ai fondi agricoli. Dovranno essere previsti passaggi di adeguate dimensioni.*	\	Durante la stesura degli Elaborati di Progetto Definitivo 2014 , si è provveduto a garantire la continuità poderale per i fondi interessati dal Tracciato Linea AV/AC.Mentre per i frontisti il cui accesso al fondo risulterebbe occluso dal sedime ferroviario , si é provveduto allo studio di apposite viabilità per l'accesso .	SI Già Previsto
RL056	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.1.* ***Viabilità poderale e di accesso ai fondi agricoli*** *I nuovi tralicci dell'elettrodotto che ricadono in territorio agricolo produttivo dovranno essere posizionati, ove possibile, sui confini dei vari appezzamenti o sui confini di proprietà, limitando così i disagi dovuti alle loro interferenza con le macchine agricole.*	\	Si provvederà a quanto richiesto, laddove ciò risulterà possibile , prima dell'emissione del Decreto di Occupazione, attraverso accordi con i singoli proprietari.	SI Già Previsto
RL057	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.1.* ***Paesaggio e qualità architettonica del progetto*** *Si prescrive che siano condotte ulteriori verifiche/approfondimenti di natura paesaggistica, con i dettagli ed alla scala adeguata, al fine di poter disporre di un progetto che, nel suo complesso, rispetti il contesto paesaggistico. La progettazione dell'infrastruttura ferroviaria deve svilupparsi in modo coordinato, unitario ed integrato con le infrastrutture a cui si affianca in particolare per gli elementi di forte impatto paesaggistico, rispetto ai quali occorre definire soluzioni progettuali "coordinate" che conseguano la riduzione/minimizzazione degli impatti, quali l'andamento plano altimetrico dei tracciati ferroviario e stradali, la tipologia e qualità delle opere d'arte in particolare per l'attraversamento dei corsi d'acqua e la redazione di un progetto paesaggistico.*	\	Il tema è stato oggetto di richiesta di diverse integrazioni: - lettera MATTM prot. CTVA-2014-0003831 del 06.11.2014: le integrazioni sono state trasmesse dal Consorzio Cepav due al MATTM in data 03.12.2014; - lettera MiBACT prto. n. 27753 del 06.11.2014: le integrazioni sono state trasmesse dal Consorzio Cepav due al MiBACT in data 03.12.2014; - lettera del MATTM prot. CTVA-2014-0004376 del 23.12.2014: le integrazioni sono state trasmesse dal Consorzio Cepav due al MATTM in data 06.02.2015; Fermo restando l'impossibilità di modificare l'andamento planoaltimetrico del tracciato ferroviario, condizionato da inderogabili vincoli tecnici e dalla già avvenuta approvazione in sede di Delibera CIPE del 2003, si evidenzia che il progetto definitivo prevede già molte soluzioni tecniche improntate alla riduzione dll'impatto paesaggistico e alla compatibilità con le infrastrutture in affiancamento. Se ne citano alcune di seguito: -la scansione delle pile del viadotto Mella che riprende la stessa scansione di quelle dei viadotti di ACP esistenti in affiancamento; - le soluzioni delle interferenze idrauliche studiate in modo tale da non mutare lo stato ante operam e tenendo in considerazione quanto già realizzato in corrispondenza dell'infrastruttura in affiancamento, ecc.; - le pile e le spalle dei viadotti che sono realizzate con superfici caratterizzate da linee smussati con la totale assenza di spigoli vivi; - la verniciatura adottata per gli impalcati dei viadotti che ne migliorano l'inserimento paesaggistico, - le soluzioni scelte per gli impalcati dei cavalcaferrovia, secondo la tipologia mista "acciaio-calcestruzzo", costituiti da 2 travi a "doppio T" in acciaio collegate da traversi a parete piena ad interasse di 5.00m: i traversi si estendono trasversalmente al di fuori delle due travi generando una serie di mensole a sbalzo con profili curvi che migliarano l'aspetto estetico dell'opera; - ecc. Ulteriori approfondimenti e integrazioni potranno essere condotti in fase di progetto esecutivo anche in accordo con gli Enti gestori delle infrastrutture in affiancamento.	SI parziale

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL058	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.1.* ***Paesaggio e qualità architettonica del progetto*** *Si prescrive che la progettazione esecutiva venga completata e integrata con una progettazione architettonica e ambientale che tenga conto delle specifiche condizioni di ognuno dei manufatti. La medesima attenzione va posta nella definizione delle soluzioni mitigative degli impatti (in particolare per quanto riguarda i rimodellamenti morfologici, le barriere antirumore, le dotazioni di verde) sia per le aree intercluse che per le aree esterne alle infrastrutture.*	\	Si provvederà a quanto richiesto	SI
RL059	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.1.* ***Affiancamento alle infrastrutture viarie (autostrade)*** *Il progetto definitivo non risulta aggiornato in riferimento alle autostrade in esercizio che corrono in affiancamento alla linea ferroviaria:* *Collegamento autostradale diretto tra le città di Brescia-Milano (A35) aperto al traffico il 23/07/2014* *Raccordo autostradale Ospitaletto-Montichiari (SP19)* *Autostrada A4 Brescia-Verona-Vicenza-Padova* *Per quanto riguarda il Raccordo Autostradale Ospitaletto – Montichiari/SP19, il 15 settembre 2008 è stato inaugurato il nuovo casello di Poncarale, comprensivo della bretella sulla ex S.S. 45 bis, il 3 febbraio 2012 sono stati inaugurati i nuovi 17 km del raccordo autostradale (lotti 3° e 4°), tratta a due corsie per senso di marcia da Azzano Mella a Montichiari.* *I lavori della tratta in ampliamento da una a due corsie per senso di marcia dell'attuale direttrice provinciale SP 19 (Lotti 1° e 2° del raccordo autostradale), sono stati consegnati il 6 settembre 2010 e sono attualmente sospesi in relazione alla concessione di Centro Padane scaduta il 30 settembre 2011.* *Si segnala il mancato recepimento nel progetto della Linea AV/AC dello stato dell'arte relativo all'intervento autostradale ove già costruito e/o con progetto esecutivo approvato, soprattutto riguardo allo spostamento di strade poderali e canali.* *Per quanto riguarda l'autostrada A4 Brescia-Verona-Vicenza-Padova, di competenza della concessionaria Serenissima, si segnalano diverse interferenze distribuite nel tratto di affiancamento tra i Comuni di Calcinato (BS) e Sona (VR), molte delle quali in territorio lombardo, il cui impatto sul traffico risulta molto significativo.* *Si prescrive l'aggiornamento del progetto con il recepimento dello stato dell'arte delle infrastrutture in affiancamento.*	\	Si provvederà redigere progetto condiviso con l'Ente Gestore dell'Infrastruttura in affiancamento	SI
RL060	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.1.* ***A ffiancamento alle infrastrutture viarie (autostrade)*** *[...]* *Si prescrive di definire il cronoprogramma dettagliato dei lavori che interessano le interferenze dell'autostrada A4, in coordinamento con Serenissima e i comuni interessati (Calcinato e Sona) in modo da limitare al minimo le ripercussioni sul traffico.*	\	Si provvederà a quanto richiesto	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL061	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.1.* ***Affiancamento alle infrastrutture viarie (autostrade)*** *[...]* *Si prescrive di minimizzare, il più possibile, durante i cantieri, le richieste di limitazioni di traffico, per la realizzazione delle opere ferroviarie che interferiscono con le infrastrutture in esercizio*	\	Si provvederà a quanto richiesto	SI
RL062	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.1.* ***Affiancamento alle infrastrutture viarie (autostrade)*** *[...]* *Si prescrive, per gli aspetti di dettaglio rispetto alla compatibilizzazione dell'opera ferroviaria rispetto alla rete autostradale in esercizio, di rimandare al parere specifico rilasciato in sede di conferenza dei servizi dalle stesse concessionarie autostradali.*	\	Si terrà conto del parere rilasciato	SI
RL063	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.1.* ***Affiancamento alle infrastrutture viarie (autostrade)*** *[...]* *Nel progetto non sono inseriti elaborati che mostrano le sezioni che mostrano l'andamento altimetrico dell'infrastrutture ferroviaria e delle infrastrutture in affiancamento.* *Si prescrive la verifica complessiva dell'andamento altimetrico delle infrastrutture affiancate, e l'eventuale revisione del profilo della linea ferroviaria al fine di mantenere tipologie di sezioni simili e quote paragonabili tre la infrastrutture. Sono da evitare situazioni di affiancamento di trincee con rilevati.*	\	Si evidenzia l'impossibilità di modificare l'andamento planoaltimetrico del tracciato ferroviario, condizionato da inderogabili vincoli tecnici e dalla già avvenuta approvazione in sede di Delibera CIPE del 2003. Si fa presente che i valori delle pendenze ammissibili per il tracciato di una linea ferroviaria AV/AC sono molto diversi da quelli di un tracciato autostradale pertanto è difficile che le due infrastrutture seguano profili altimetrici simili.	NO
RL064	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.1.* ***Affiancamento alle infrastrutture viarie (autostrade)*** *[...]* *Si prescrive che l'andamento altimetrico sia verificato in particolare in corrispondenza del Parco del Monte Netto e di coni visivi di pregio paesaggistico, evitando quote di rilevato superiori alle infrastrutture a cui la linea ferroviaria si affianca*	\	Si evidenzia l'impossibilità di modificare l'andamento planoaltimetrico del tracciato ferroviario, condizionato da inderogabili vincoli tecnici e dalla già avvenuta approvazione in sede di Delibera CIPE del 2003.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL065	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.1.* ***Aree intercluse*** *Si prescrive di progettare la risoluzione dei varchi in raccordo con i gestori e/o concessionari delle infrastrutture in affiancamento*	\	Durante lo studio degli Elaborati di Progetto Definitivo 2014 si è tenuto conto dell'affiancamento alla Linea AV/AC per le Infrastrutture Autostradali : Autostrade Centro Padane , Autostrada A4 Torino - Trieste . Per quanto riguarda lo stato dell'arte per la costruzione dell'Autostrada ACP ,all'interno degli Elaborati di Progetto PD2014 si potrà evincere la distinzione fra i tratti già realizzati e quelli in Progetto.Questo ha fatto si che siano mantenuti inalterati i varchi esistenti per l'accesso al sedime autostradale esistente .Stessa casistica si puo' applicare all'Autostrada A4.	SI Già Previsto
RL066	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.1.* ***Aree intercluse*** *E' necessario che il Proponente sviluppi in modo dettagliato la sistemazione e la gestione delle aree intercluse e/o interposte tra le infrastrutture ferroviaria e viarie in affiancamento, in relazione all'accessibilità, allo sviluppo della viabilità interna per la sicurezza delle due infrastrutture e la relativa manutenzione, al posizionamento delle recinzioni nei tratti ove interferiscono ed infine alla gestione della manutenzione dei tratti di corsi d'acqua e delle aree verdi.*	\	Si provvederà a quanto richiesto	SI
RL067	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.1.* ***Aree intercluse*** *Si prescrive che sia prevista la sistemazione e la gestione delle aree intercluse/interposte, che si verranno a creare a seguito della realizzazione della linea AV/AC – lotto funzionale Brescia – Verona.*	\	Premesso che le aree intercluse sono oggetto di interventi di mitigazione ambientale e che la proprietà rimarra in capo ad RFI, si provvederà in fase convenzionale a stabilire le competenze per la relativa gestione e manutenzione.	SI
RL068	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.1.* ***Aree intercluse*** *Si prescrive che prima della progettazione esecutiva, si sottoscriva un accordo specifico tra il Ministero delle infrastrutture, RFI ed ogni concessionaria autostradale interessata dall'opera per la definizione della compatibilizzazione dell'opera ferroviaria rispetto alla rete autostradale in esercizio, alla sistemazione e gestione delle aree intercluse/interposte*	\	a cura RFI	RFI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL069	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.1.* ***Proprietà, gestione, manutenzione straordinaria e interventi urgenti delle opere integrate con infrastrutture in affiancamento*** *La concessionaria Centro Padane, nell'attuazione del raccordo autostradale Ospitaletto – Montichiari/sp19 ed in ottemperanza alla delibera CIPE n. 24/2005 del 18 marzo 2005 pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale del 10.11.2005 n. 262, di approvazione dell'opera, ha realizzato anticipatamente opere strutturali, risolto interferenze con impianti di rete esistenti ed acquisito immobili in modo integrato con il progetto TAV ed in funzione del corridoio infrastrutturale.* *Si prescrive che, prima della progettazione esecutiva, si sottoscriva un accordo specifico tra il Ministero delle Infrastrutture, RFI ed ogni concessionaria autostradale interessata dall'opera per la definizione della compatibilizzazione dell'opera ferroviaria rispetto alla rete autostradale in esercizio e alla definizione della competenza relativa alla gestione e manutenzione ordinaria e straordinaria dei manufatti.*	\	a cura RFI	RFI
RL070	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.1.* ***Proprietà, gestione, manutenzione straordinaria e interventi urgenti delle opere integrate con infrastrutture in affiancamento*** *La concessionaria Centro Padane [.....]* *Si prescrive che, per quanto riguarda le sole opere stradali interferenti direttamente con il corridoio infrastrutturale, la manutenzione ordinaria e straordinaria dei piani viabili e della segnaletica relativa alla viabilità provinciale e comunale realizzata dal proponente sia in carico rispettivamente alla provincia territorialmente competente ed ai comuni.*	\	Si provvederà a sottoscrivere convenzioni con la Provincia ed i Comuni secondo quanto richiesto	SI
RL071	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.1.* ***Proprietà, gestione, manutenzione straordinaria e interventi urgenti delle opere integrate con infrastrutture in affiancamento*** *La concessionaria Centro Padane [....]* *Si prescrive che la manutenzione ordinaria e straordinaria dei sistemi di sicurezza (parapetti, barriere guardrail, reti, ecc.), degli appoggi, dei giunti, delle impermeabilizzazioni, delle strutture (pile, spalle, impalcati da ponte, muri andatori o di continuità, ecc.), dell'impiantistica elettrica (illuminazione, pompaggi, semaforica, ecc.) realizzati dal proponente siano a totale carico del proponente stesso.*	\	a cura RFI	RFI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL072	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.1.* ***Proprietà, gestione, manutenzione straordinaria e interventi urgenti delle infrastrutture viarie provinciali e comunali*** *Si prescrive che le opere di viabilità provinciale prescritte dalla Provincia di Brescia in sede di Conferenza dei Servizi, a seguito di attuazione da parte del proponente, siano trasferite alla Provincia di Brescia, che ne seguirà la gestione e l'esercizio al fine di rendere più efficace l'insieme degli interventi programmati.*	\	Si provvederà a sottoscrivere convenzioni con la Province di Brescia secondo quanto richiesto	SI
RL073	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.1.* ***Proprietà, gestione, manutenzione straordinaria e interventi urgenti delle infrastrutture viarie provinciali e comunali*** *Si prescrive che le opere di viabilità comunale e le piste ciclabili prescritte dalle singole amministrazioni in sede di Conferenza dei Servizi, a seguito di attuazione da parte del proponente, siano trasferite ai comuni territorialmente competenti, che ne seguiranno la gestione e l'esercizio*	\	Si provvederà a sottoscrivere convenzioni con i Comuni secondo quanto richiesto	SI
RL074	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.1.* ***Proprietà, gestione, manutenzione straordinaria e interventi urgenti delle infrastrutture viarie provinciali e comunali*** *Si prescrive che le manutenzioni delle aree a verde siano definite attraverso apposite convenzioni*	\	Si provvederà a sottoscrivere convenzioni secondo quanto richiesto	SI
RL075	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.1.* ***Turismo*** *[.....]* *Si prescrive che si presti la massima attenzione alla conservazione e al mantenimento delle peculiarità paesaggistiche del territorio e dei centri abitati interessati direttamente e indirettamente dalla realizzazione del manufatto principale, dall'organizzazione dei cantieri, dalla realizzazione delle opere accessorie e per il reperimento degli inerti.*	\	Premesso che questo tema è stato oggetto di richiesta di diverse integrazioni: - lettera MATTM prot. CTVA-2014-0003831 del 06.11.2014: le integrazioni sono state trasmesse dal Consorzio Cepav due al MATTM in data 03.12.2014; - lettera MiBACT prto. n. 27753 del 06.11.2014: le integrazioni sono state trasmesse dal Consorzio Cepav due al MiBACT in data 03.12.2014; - lettera del MATTM prot. CTVA-2014-0004376 del 23.12.2014: le integrazioni sono state trasmesse dal Consorzio Cepav due al MATTM in data 06.02.2015; si provvederà a quanto richiesto	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL076	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.1.* ***Turismo*** *[.....]* *Si prescrive che gli sviluppi progettuali dei previsti interventi di mitigazione ambientale possano essere effettuati attraverso un costante confronto con le Istituzioni locali e la cittadinanza interessata al fine di conseguire la massima condivisione sulle scelte da attuare in ordina a:* *- fruibilità visiva dei beni storico/architettonici;* *- realizzazione di opere a verde volte alla valorizzazione paesaggistica del tracciato, e dei manufatti accessori, al consolidamento dei pendii e al contenimento dell'inquinamento acustico;* *- opere per garantire la continuità dei percorsi ciclopedonali e per incrementarne l'estensione;* *- studi specifici su ambiti particolari: si segnala in proposito il sito palafitticolo del Lavagnone per il quale si richiede un puntuale approfondimento, anche in ragione della tutela UNESCO, al fine di accertare la completa compatibilità delle opere previste con le azioni attuate e programmate per la salvaguardia e valorizzazione del sito. A tale proposito si segnala l'incompatibilità della prevista localizzazione di un'area di cantiere individuata in adiacenza al sito;* *- collocazione fuori dalle aree più sensibili dal punto di vista paesaggistico e agricolo (Garda, Monte Netto, ecc.) di impianti e servizi complementari e, quando possibile, di cantieri, in particolare quelli in cui sono previste le strutture amministrative, di alloggio del personale, ecc.*	\	Si provvederà a quanto richiesto- per quanto tecnicamente fattibile - anche attraverso approfondimenti progettuali da attuarsi in sede di progettazione esecutiva	SI
RL077	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Opere stradali*** *Cronoprogramma, opere di ricucitura della rete stradale* *Si prescrive che l'esecuzione dei lavori di ricucitura della rete stradale sia programmata in modo di arrecare le minori interferenza possibili al traffico, prevedendo le interruzioni secondo modalità e tempistiche concordate con i comuni e condividendo il programma e i percorsi alternativi.*	\	Si provvederà a quanto richiesto, anche attraverso approfondimenti progettuali da attuarsi in sede di progettazione esecutiva	SI
RL078	Regione Lombardia	Rovato	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Opere stradali*** *Comune di Rovato* *Si prescrive la revisione della risoluzione delle interferenze con la viabilità poderale, in collaborazione con il Comune.*	\	Si provvederà a quanto richiesto. Vedasi osservazioni del Comune di Rovato codificate con RO02 e RO03 e relative controdeduzioni.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL079	Regione Lombardia	Cazzago San Martino	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Opere stradali*** *Comune di Cazzago San Martino* *sottopasso km 69+794:* *La Provincia di Brescia ha prescritto alla DDL srl l'adeguamento della viabilità esistente nell'ambito dell'autorizzazione di una discarica di inerti.* *Il sottopasso di progetto sostituisce questa nuova strada vanificando l'intervento della ditta. Al fine di evitare ciò, si prescrive di valutare una diversa collocazione delle pile e della spalla del viadotto Travagliato compatibile con il mantenimento della nuova strada.*	Importo valorizzato in relazione all'osservazione TR01 e TR02 del Comune di Travagliato	La soluzione prospettata dall'osservazione della Regione non risulta fattibile in quanto comporterebbe una notevole variazione dela livelletta ferroviaria. Si provvederà invece ad adeguare il sottopasso di progetto prevedendo l'inserimento della pista ciclabile, come richiesto dei Comuni di Cazzago San Martino e di Travagliato. Vedasi osservazione del Comune di Cazzago San Martino codificata con CZ01 e relativa controdeduzione.	SI parziale
RL080	Regione Lombardia	Travagliato	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Opere stradali*** *Comune di Travagliato* *sottopasso km 69+794:* *(si veda Comune di Cazzzago San Martino)*	Importo valorizzato in relazione all'osservazione TR01 e TR02 del Comune di Travagliato	La soluzione prospettata dall'osservzione della Regione non risulta fattibile in quanto comporterebbe una notevole variazione dela livelletta ferroviaria. Si provvederà invece ad adeguare il sottopasso di progetto prevedendo l'inserimento della pista ciclabile, come richiesto dei Comuni di Cazzago San Martino e di Travagliato. Vedasi osservazioni del Comune di Travagliato codificate con TR01 e TR02, e relative controdeduzioni.	SI parziale
RL081	Regione Lombardia	Lograto	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Opere stradali*** *Comune di Lograto* *Si prescrive la realizzazione della prosecuzione di Via Aldo Moro e di un incrocio su Via Orzinuovi secondo uno schema da concordare con il Comune.*	Importo valorizzato in relazione all'osservazione LO09 del Comune di Lograto	Si provvederà a quanto richiesto. Vedasi osservazione del Comune di Lograto codificata con LO09 e relativa controdeduzione.	SI
RL082	Regione Lombardia	Lograto	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Opere stradali*** *Comune di Lograto* *Si prescrive la realizzazione di due rotatorie sulla SP21, all'incrocio delle via Calini, Verdi e XXV aprile e delle vie Tito Speri, XXV aprile, Valabbio e della rotatoria tra le vie Rudiano e Crocifisso con modalità da concordare con il Comune.*	Importo valorizzato in relazione all'osservazione LO10 e LO14 del Comune di Lograto	Si provvederà a quanto richiesto. Vedasi osservazioni del Comune di Lograto codificate con LO10 e LO14, e relative controdeduzioni.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL083	Regione Lombardia	Lograto	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Opere stradali*** *Comune di Lograto* *Si prescrive la realizzazione di una pista ciclabile lungo Via Navate con tracciato e fasi realizzative da concordare con il Comune.*	Importo valorizzato in relazione all'osservazione LO12 e LO13 del Comune di Lograto	Si provvederà a quanto richiesto. Vedasi osservazioni del Comune di Lograto codificate con LO12 e LO13, e relative controdeduzioni.	SI
RL084	Regione Lombardia	Torbole Casaglia	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Opere stradali*** *Comune di Torbole Casaglia* *Cavalcavia km 76+140* *Il cavalcavia era previsto nel progetto definitivo del raccordo Ospitaletto-Montichiari ed è stato parzialmente realizzato da ACP.* *Si prescrive il completamento dell'opera in coordinamento con progetto e lavori parzialmente realizzati da ACP.*	Valorizzazione al punto TO02	Il cavalcavia Don Salvoni rientrava nelle opere a carico di ACP ma è stata realizzata parzialmente. Al fine di garantire la continuità del traffico veicolare si completerà l'opera. Vedasi anche l'osservazione TO02 del Comune di Torbole e relativa controdeduzione.	SI
RL085	Regione Lombardia	Torbole Casaglia	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Opere stradali*** *Comune di Torbole Casaglia* *Si prescrive l'inserimento sul sovrappasso di una pista ciclopedonale in sede propria e il prolungamento della pista ciclopedonale lungo la Via Don Salvoni, da località Cascina Lama fino al centro abitato in affiancamento alla roggia.*	\	L'opera è stata parzialmente predisposta da ACP e quindi non si prevedono modifiche che esulano dalle competenze del proponente. Vedasi anche l'osservazione T012 del Comune di Torbole e relativa controdeduzione.	NO
RL086	Regione Lombardia	Torbole Casaglia	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Opere stradali*** *Comune di Torbole Casaglia* *Si prescrive che la Via Don Salvoni sia mantenuta con le stesse caratteristiche di larghezza attuale (5,5 m) per evitare che attiri traffico di transito mantenendo le caratteristiche di viabilità locale.*	Valorizzazione al punto RL084	L'opera è stata predisposta parzialmente da ACP. Al fine di garantire la continuità del traffico veicolare si completerà l'opera così come progettata. Vedasi anche l'osservazione T003 del Comune di Torbole e relativa controdeduzione.	SI Condizionato
RL087	Regione Lombardia	Torbole Casaglia	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Opere stradali*** *Comune di Torbole Casaglia* *Si prescrive la realizzazione della variante agli abitati di Roncadelle e Torbole della SP235 di Orzinuovi, secondo un tracciato indicato dal Comune.*	Importo valorizzato in relazione all'osservazione TO11 del Comune di Torbole Casaglia	Verrà realizzato quanto richiesto: nuova viabilità in variante agli abitati di Roncadelle e Torbole Casaglia della SP235, secondo il tracciato indicato dal Comune. Vedasi osservazione TO11 del Comune di Torbole Casaglia e relativa controdeduzione.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL088	Regione Lombardia	Azzano Mella	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Opere stradali*** *Comune di Azzano Mella* *viadotto km 77+824* *In corrispondenza della spalla ovest, si prescrive la messa in sicurezza e la sistemazione del percorso ciclabile realizzato da Autostrade centro Padane sull'alzaia della roggia Mandolossa dove la larghezza è di 50 cm, con una soluzione da concordare con il Comune.*	\	Si premette che la Via dei Fontanili attraversa ACP in corrispondenza di Via Pontegatello con un sottopasso già predisposto da ACP; l'intervento richiesto non può pertanto essere a carico del Proponente. In corrispondenza del Fiume Mandolossa la linea AV è in Viadotto, dunque permeabile anche per attraversamenti di piste ciclabili. Vedasi anche l'osservazione AZ08 del Comune di Azzano Mella e relativa controdeduzione	NO
RL089	Regione Lombardia	Azzano Mella	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Opere stradali*** *Comune di Azzano Mella* *Si prescrive la realizzazione del percorso ciclopedonale da Nord (partendo oltre la cascina Cizzanello) a Sud del passaggio in corrispondenza del Vaso Mandolossa, di collegamento tra Azzano Mella e Castelmella. Il tracciato potrà sfruttare per il tratto sud, la pista di cantiere di progetto. Il tracciato sarà da definire con il Comune.*	Importo valorizzato in relazione all'osservazione AZ10 del Comune di Azzano Mella	Quanto proposto è realizzabile. In particolare si prevede che la pista ciclopedonale sia realizzata mediante: - realizzazione di un nuovo tratto di pista ciclopedonale in corrispondenza del Vaso Mandolossa che sottopassando il viadotto ferroviario si sviluppa in direzione Nord per una lunghezza complessiva di cica 600 metri fino alla Cascina Cizzanello; - riqualificazione della pista di cantiere, a fine lavori, in pista ciclopedonale per lo sviluppo a Sud, per una lunghezza di circa 1.500 metri. Vedasi anche l'osservazione AZ10 del Comune di Azzano Mella e relativa controdeduzione	SI
RL090	Regione Lombardia	Azzano Mella	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Opere stradali*** *Comune di Azzano Mella* *Valutare la fattibilità della demolizione del tratto di ex SPIX dismessa in rilevato (tratto tra la rotonda della SP9 e il centro abitato di Pontegatello) e il ripristino della destinazione agricola delle aree.*	\	In questa fase non si ritiene di poter utilizzare il materiale indicato in quanto, anche in relazione alle limitate quantità, non pare tecnicamente ed economicamente fattibile. Vedasi anche l'osservazione AZ09 del Comune di Azzano Mella e relativa controdeduzione	NO
RL091	Regione Lombardia	Caprinao del Colle	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* *Comune di Capriano del Colle* *Si prescrive la realizzazione di una rotatoria tra Via Trento, Via Chiese e Via del Mulino, di dimensioni e caratteristiche da definire con il Comune.*	Importo valorizzato in relazione all'osservazione CP21 del Comune di Capriano del Colle	Si provvederà a quanto richiesto. Vedasi anche osservazione del Comune di Capriano del Colle codificata con CP21 e relativa controdeduzione.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL092	Regione Lombardia	Flero	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* *Comune di Flero* ***Opere stradali*** *L'uscita di Flero del raccordo autostradale Ospitaletto-Montichiari è incompleta della bretella di collegamento SPIX/tangenziale Ovest, ciò comporta il transito dei mezzi pesanti nell'abitato di Flero.* *Si prescrive la realizzazione di tale bretella*	Importo valorizzato in relazione all'osservazione FL13 del Comune di Flero	La richiesta è accolgibile. Vedasi anche osservazioni FL13 del Comune di Flero e BS07 della Provincia di Brescia.	SI
RL093	Regione Lombardia	Flero	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Opere stradali*** *Comune di Flero* *Si prescrive la realizzazione dell'itinerario ciclopedonale da Brescia a Monticelli d'Oglio, approvato dal Comune con DCC n. 6 del 14/03/99 per la valorizzazione dei percorsi ciclopedonali nel Parco del Monte Netto.*	\	La richiesta è generica e relativa ad un ambito vasto. Non si ritiene accoglibile. Vedasi anche l'osservazione FL27 del Comune di Flero e relativa controdeduzione.	NO
RL094	Regione Lombardia	Flero	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Opere stradali*** *Comune di Flero* *Si prescrive la realizzazione di una rotatoria e di un tratto di strada di collegamento tra Via XX settembre e Via Brescia, secondo quanto previsto dal PGT.*	Importo valorizzato in relazione all'osservazione FL28 del Comune di Flero	Si provvederà a quanto richiesto. Vedasi anche osservazione del Comune di Flero codificata con FL28 e relativa controdeduzione.	SI
RL095	Regione Lombardia	Flero	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Opere stradali*** *Comune di Flero* *Si prescrive la valorizzazione con interventi da definire in collaborazione con il Comune delle connessioni tra il paese e il Parco del Monte Netto: strada del Torrazzo (Via Ferretti-Torricelli), Via Coler, Vaso Fiume e attigue aree boschive, sottopasso Via don Maestrini, sottopasso Via Caselle.*	Importo valorizzato in relazione all'osservazione FL69 del Comune di Flero	Si propone, per la valorizzazione richiesta, la naturalizzazione e realizzazione di un percorso ciclopedonale nell'area interclusa tra linea AV e raccordo autostradale (da pk 80+427 a pk 81+268). Si propongono inoltre piantumazioni, nelle aree limitrofe all'attraversamento ferroviario, delle vie: strada del Torrazzo; Via Coler; vaso Fiume Via Don Maestrini Via Caselle. Vedasi anche osservazione del Comune di Flero codificata con FL69 e relativa controdeduzione.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL096	Regione Lombardia	Poncarale	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Opere stradali*** *Comune di Poncarale* *Si prescrive la realizzazione di un tratto di strada di collegamento tra Via Marconi e Via Gallo e il prolungamento dell'intervento fino a Via XXV aprile con collegamento alla viabilità esistente, da concordare con il Comune.*	La valorizzazione è riportata al punto PO19	Il Proponente si rende disponibile a realizzare il prolungamento di Via XXV aprile fino a via Gallo per una lunghezza di circa 1.000 metri ed a realizzare il collegamento tra Via Marconi e Via Gallo Si rimanda anche all'osservazione PO19 del Comune di Poncarale.	SI
RL097	Regione Lombardia	Borgosatollo	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Opere stradali*** *Comune di Borgosatollo* *Si prescrive la realizzazione di un tronco stradale di completamento di Via Ferri per il collegamento della zona industriale alla bretella prevista con una soluzione da concordare con il Comune.*	\	Il Comune Borgosatollo non è interessato dalla linea AV. Pertanto la viabilità di progetto è già un'opera compensativa e non si ritiene di dover prevedere ulteriori compensazioni. Vedasi anche osservazione del Comune di Borgosatollo codificata con BO11 e relativa controdeduzione.	NO
RL098	Regione Lombardia	Borgosatollo	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Opere stradali*** *Comune di Borgosatollo* *Si prescrive la riqualificazione delle strade poderali esistenti per la realizzazione di un percorso ciclopedonale parallelo a Via Ferri da Via Molino Vecchio a Via Sant'Angela Merici; gli interventi saranno da concordare con il Comune.*	\	Il Comune Borgosatollo non è interessato dalla linea AV. Pertanto la viabilità di progetto è già un'opera compensativa e non si ritiene di dover prevedere ulteriori compensazioni. Vedasi anche osservazione del Comune di Borgosatollo codificata con BO12 e relativa controdeduzione.	NO
RL099	Regione Lombardia	Ghedi	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Opere stradali*** *Comune di Ghedi* *sottopasso km 88+012* *Si prescrive l'eliminazione del sottopasso.*	\	La soluzione indicata (eliminazione del sottopasso alla pk 88+012 e riqualificazione della Strada Borgosatollo portandola a strada di categoria C2) non si ritiene fattibile in quanto comporta maggiori espropri e interferenze con le aree utilizzate dalle aziende limitrofe al sottopasso di progetto al KM 87+611. Vedasi anche osservazione del Comune di Ghedi codificata con GH01 e relativa controdeduzione.	NO
RL100	Regione Lombardia	Ghedi	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Opere stradali*** *Comune di Ghedi* *sottopasso km 88+012* *Si prescrive di riqualificare la strada comunale Strada Borgosatollo, portandola a strada di categoria C2 extraurbana dal sottopasso Via Ghedi (km 87+611) fino al sottopasso della linea ferroviaria Brescia-Parma, concordando l'intervento con il Comune anche in relazione alle relative procedure di pubblica utilità*	\	La soluzione indicata (eliminazione del sottopasso alla pk 88+012 e riqualificazione della Strada Borgosatollo portandola a strada di categoria C2) non si ritiene fattibile in quanto comporta maggiori espropri e interferenze con le aree utilizzate dalle aziende limitrofe al sottopasso di progetto al KM 87+611. Vedasi anche osservazione del Comune di Ghedi codificata con GH01 e relativa controdeduzione.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL101	Regione Lombardia	Castenedolo	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Opere stradali*** *Comune di Castenedolo* *Si prescrive la realizzazione di un nuovo percorso ciclopedonale a lato della SP77 tra la rotatoria in loc. Alpino (Via Patrioti, Vai Brescia, Via Bruno Boni) e la rotatoria in loc. Capodimonte (Via Monte Pasubio) all'imbocco della strada di collegamento tra la SP77 a Castenedolo e la SP23 a Borgosatollo da realizzare, l'intervento sarà da definire con il Comune.*	Importo valorizzato in relazione all'osservazione CD01 del Comune di Castenedolo	Precisato che la misura di compensazione richiesta è ubicata in un'area distante da quella interessata dalla linea ferroviaria, l'intervento, seppur poco definito dal Comune, è fattibile. Si ipotizza uno sviluppo di circa 2 km. Vedasi anche osservazione del Comune di Castenedolo codificata con CD01 e relativa controdeduzione.	SI
RL102	Regione Lombardia	Castenedolo	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Opere stradali*** *Comune di Castenedolo* *Si prescrive la realizzazione di quattro nuove rotatorie, tra Via Le Ghiselle e Via dei Santi (Comune di Brescia), tra Via Tenente Olivare (SP66 dir Ghedi) e Via Matteotti, tra Via Tenente Olivare (SP66 dir Ghedi) e le vie Volta e Garibaldi, a confine dell'ADT9 nella zona industriale di Via Risorgimento. I dettagli degli interventi saranno da definire con il Comune.*	Importo valorizzato in relazione all'osservazione CD02 del Comune di Castenedolo	Precisato che la misura di compensazione richiesta è ubicata in un'area distante da quella interessata dalla linea ferroviaria, le rotatorie sono fattibili. Vedasi anche osservazione del Comune di Castenedolo codificata con CD02 e relativa controdeduzione.	SI
RL103	Regione Lombardia	Montichiari	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Opere stradali*** *Comune di Montichiari* *Si prescrive di realizzare interventi di miglioramento della viabilità ciclopedonale nelle zone di prossimità alla linea AV/AC e di collegamento con la frazione di Vighizzolo e interventi di messa in sicurezza delle criticità viabilistiche nella frazione Vighizzolo, da concordare con il Comune di Montichiari.*	\	La richiesta non risulta valutabile dal punto di vista tecnico economico in quanto l'osservazione è generica e non risultano piste ciclopedonali nell'area, né ne sono riportate nel PGT del Comune di Montichiari. Vedasi anche osservazioni del Comune di Montichiari codificate con MO06 e MO07 e relative controdeduzioni.	NO
RL104	Regione Lombardia	Calcinato	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Opere stradali*** *Comune di Calcinato* *Galleria artificiale km 98+840 – km 99+610* *Valutare la fattibilità di realizzare il manufatto per fasi, prevedendo per la prima fase solo le parti indispensabili per assicurare la realizzazione dell'interconnessione Brescia Est.*	\	Premesso che questa osservazione non risulta pervenuta dal Comune di Calcinato, la richiesta di realizzare il manufatto per fasi implica notevoli difficoltà dal punto di vista della cantierizzazione, ancor più considerando che si tratta di un manufatto di modesta lunghezza (circa 700 m) e che si rende necessario anche per il sottopassaggio dell'autostrada A4 nonchè per la realizzazione del cavalcaferrovia alla pk 99+069 (Via Brescia). Ad oggi la realizzazione della galleria artificiale denominata "Calcinato I" è stata inserita nel Lotto Costruttivo 2.	NO
RL105	Regione Lombardia	Calcinato	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Opere stradali*** *Comune di Calcinato* *Sottostazione elettrica e elettrodotto* *Valutare lo spostamento nel territorio di Lonato in accordo con il Comuni di Calcinato e Lonato.*	\	La proposta non risulta fattibile dal punto di vista tecnico in quanto il sito alternativo individuato per l'ubicazione della SSE insiste su un'area oggi adibita a discarica. Inoltre il tracciato ridurrebbe la parte di affiancamento all'elettrodotto esistente previsto nel PD proprio per ridurre l'impatto sul territorio. Da ultimo il Comune di Lonato, nel quale dovrebbero essere trasferiti gli impianti in oggetto, non ha manifestato il proprio consenso. Vedasi anche osservazione del Comune di Calcinato codificata con CA04, e osservazione RL123 e relative controdeduzioni.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL106	Regione Lombardia	Calcinato	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Opere stradali*** *Comune di Calcinato* *Sottopasso km 2+160* *Si prescrive di non realizzare il sottopasso previsto e, in alternativa, riqualificare il cavalcavia esistente al km 3+386 e la viabilità di cantiere di adduzione al cavalcavia, con una soluzione da concordare con il Comune.*	\	La soluzione che in accordo con il Comune è risultata fattibile consiste nella sostituzione del sottovia con un cavalcavia in asse con l'attuale viabilità interferita. Vedasi anche osservazione del Comune di Calcinato codificata con CA26 e relativa controdeduzione.	SI parziale
RL107	Regione Lombardia	Calcinato	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Opere stradali*** *Comune di Calcinato* *Deviazione strada km 97+252* *Valutare soluzioni alternative meno invasive in coordinamento con il Comune.*	Importo valorizzato in relazione all'osservazione CA05 del Comune di Calcinato	Esaminate le richieste, si propone di modificare la viabilità alla pk 97+239, sotto il viadotto Montichiari 1 (chiamato "sottopasso" nell'osservazione), per minimizzarne l'impatto, mediante riduzione a 5,20 del franco altimetrico al di sotto della 1^ campata del viadotto Montichiari 1 e con aumento delle pendenze da 5 a 7 %. Tale soluzione è meno invasiva e mantiene il collegamento come richiesto. Vedasi anche osservazione del Comune di Calcinato codificata con CA05 e relativa controdeduzione.	SI
RL108	Regione Lombardia	Calcinato	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Opere stradali*** *Comune di Calcinato* *Galleria artificiale km 98+271* *Valutare soluzioni alternative meno invasive in coordinamento con il Comune.*	Importo valorizzato in relazione all'osservazione CA06 del Comune di Calcinato	Si ritiene fattibile eliminare l'attraversamento in rilevato su galleria artificiale Via Rossa alla pk 98+251, con ricollegamento di una cascina esistente alla Strada Vicinale del Naviglio. Tale soluzione consente il collegamento della cascina esistente alla strada vicinale del Naviglio posta a sud della linea ferroviaria. Vedasi anche osservazione del Comune di Calcinato codificata con CA06 e relativa controdeduzione.	SI
RL109	Regione Lombardia	Calcinato	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Opere stradali*** *Comune di Calcinato* *Cavalcaferrovia km 99+069 (via Brescia)* *Si prescrive la trasformazione della pista di cantiere in viabilità comunale per il collegamento di Via Cavour con il cavalcaferrovia di Via Brescia, in coordinamento con il Comune.*	\	Al fine di collegare la via Cavour con il cavalcavia di via Brescia (n.227), a fine lavori, potrà essere ceduta (nello stato in cui si troverà a fine lavori) la viabilità di cantiere dal km 99+789.90 al km 99+071.00 come indicato nella lettera del Comune. Vedasi anche osservazione del Comune di Calcinato codificata con CA11 e relativa controdeduzione.	SI
RL110	Regione Lombardia	Calcinato	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Opere stradali*** *Comune di Calcinato* *Calvalcaferrovia km 100+186 – (Via Cavour)* *Si prescrive l'eliminazione del cavalcaferrovia, realizzando il collegamento tra Via Manzoni e Via Cavour con una soluzione da concordare con il Comune.*	Importo valorizzato in relazione all'osservazione CA08 del Comune di Calcinato	Si ritiene fattibile l'eliminazione del cavalcaferrovia di Via cavour alla pk 100+186 (IV17) realizzando il previsto collegamento tra via Manzoni e via Cavour con una viabilità di servizio riqualificata e raccordata rispetto alla viabilità interpoderale esistente (subito a Nord della linea ferroviaria) e realizzando una rotatoria in corrispondenza dell'incrocio con via Cavour. Vedasi anche osservazione del Comune di Calcinato codificata con CA08 e relativa controdeduzione.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL111	Regione Lombardia	Calcinato	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Opere stradali*** *Comune di Calcinato* *Si prescrive l'adeguamento del sottopasso esistente su Via Cavour (linea ferroviaria storica) e la realizzazione di una rotatoria tra Via Cavour e Via Statale, di dimensioni e caratteristiche da concordare con il Comune.*	\	Con riferimento alla proposta di conservazione del previsto cavalcaferrovia in via Cavour 229 A4 IV17, l'adeguamento del sottopasso ferroviario esistente su via Cavour e la realizzazione di una rotatoria tra via Cavour e la via Statale, si fa presente che la soluzione non si ritiene fattibile in quanto non è possibile adeguare il sottopasso ferroviario esistente. Si ritiene invece perseguibile la soluzione alternativa proposta come specificato nei punti seguenti. Vedasi anche osservazione del Comune di Calcinato codificata con CA07 e relativa controdeduzione.	NO
RL112	Regione Lombardia	Calcinato	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Opere stradali*** *Comune di Calcinato* *Cavalcaferrovia km 101+303 (Via Stazione)* *Si prescrive di mantenere il collegamento viario eliminato dal rilevato della rampa nord del cavalcaferrovia e di riconfigurare la rotatoria e i collegamenti stradali a sud con una soluzione da concordare con il Comune di Calcinato.*	Importo valorizzato in relazione all'osservazione CA15 del Comune di Calcinato	Si provvederà a quanto richiesto. Vedasi anche osservazione del Comune di Calcinato codificata con CA17 e relativa controdeduzione.	SI
RL113	Regione Lombardia	Calcinato	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Opere stradali*** *Comune di Calcinato* *Si prescrive, nelle more delle valutazioni idrauliche, la realizzazione di un ponte carrabile e ciclopedonale sul Fiume Chiese, da Via Cavour a Via Zemogna, collegato alla rotatoria a sud del cavalcaferrovia km 101+303 (Via Stazione) riconfigurata, riqualificando con piste ciclopedonali e illuminazione Via Zemogna e Via Cavour fino a Via Bianchi, secondo il tracciato previsto dal PGT e concordando con il Comune le caratteristiche dell'intervento.*	Importo valorizzato in relazione all'osservazione CA14 del Comune di Calcinato	La soluzione di ponte carrabile con pista ciclopedonale di collegamento da via Cavour a via Zemogna sul fiume Chiese si ritiene fattibile. Si è studiato un ponte a 2 campate 40+40. La soluzione individuata è sul tracciato indicato dal PRG e presenta una rotatoria su via Cavour. Si segnala che la rotatoria è a circa 3.5m dal piano campagna, pertanto la sua realizzazione comporta notevole occupazione di suolo oppure la realizzazione di opere di sostegno. Si prevede la riqualificazione con piste ciclabili ed illuminazione di via Zemoglia e via Cavour fino al intersezione con via Bianchi. Si segnala che la proposta comporta la realizzazione di un ponte scatore sul Rio Maggiore e la risoluzione dell'interferenza con un gasdotto. Vedasi anche osservazione del Comune di Calcinato codificata con CA14 e relativa controdeduzione.	SI
RL114	Regione Lombardia	Calcinato	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Opere stradali*** *Comune di Calcinato* *Si prescrive di realizzare una rotatoria all'incrocio (oggi semaforizzato) tra Via Stazione e Via Statale in Località Ponte San Marco secondo il progetto esecutivo predisposto dal Comune.*	Importo valorizzato in relazione all'osservazione CA19 del Comune di Calcinato	La rotonda richiesta è corrispondente all'incrocio tra via Statale e via Santi Faustino e Giovita. Si tratta di un'opera compensativa, in quanto assai distante dall'area dei lavori. Si provvederà a quanto richiesto. Vedasi anche osservazione del Comune di Calcinato codificata con CA19 e relativa controdeduzione.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL115	Regione Lombardia	Calcinato	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Opere stradali*** *Comune di Calcinato* *Sottopasso km 102+400 – (via Rovaldina)* *Si prescrive di spostare a nord la rotatoria per allontanarla dalle abitazioni, con prolungamento della pista ciclabile fino alla nuova rotatoria, e riconfigurare la viabilità di collegamento a nord e sud con una soluzione da concordare con il Comune.*	Importo valorizzato in relazione all'osservazione CA17 del Comune di Calcinato	Si provvederà a quanto richiesto. Vedasi anche osservazione del Comune di Calcinato codificata con CA21 e relativa controdeduzione.	SI
RL116	Regione Lombardia	Calcinato	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Opere stradali*** *Comune di Calcinato* *Si prescrive la realizzazione di una vasca di laminazione a sud dell'A4 a tutela del sottopasso secondo la soluzione indicata nel PGT.*	\	Per recepire il posizionamento della vasca a sud dell'A4, dove richiesto dal Comune, sarebbe necessario, lasciando inalterata la livelletta della viabilità di progetto: - approfondire la fondazione della vasca di accumulo e sollevamento del sottopasso da posizionare anch'essa a sud dell'A4; - realizzare una tubazione in contropendenza che convogli le acque dal punto di minimo a nord dell'A4 alla vasca di accumulo a sud. Infine si ritiene che il dimensionamento del volume della vasca drenante prevista in progetto sia sufficiente allo smaltimento delle acque lungo la viabilità del sottopasso. Pertanto si ritiene che la richiesta del Comune comporterebbe oneri maggiori senza alcun vantaggio. Vedasi anche osservazione del Comune di Calcinato codificata con CA23 e relativa controdeduzione.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL117	Regione Lombardia	Mazzano	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Opere stradali*** *Comune di Mazzano* *Il territorio comunale è interessato da salto di montone con galleria artificiale a 8 m dal p.c. ed in corrispondenza della quale sono previste anche le barriere antirumore di 6 m (per complessivi 14 m dal p.c.), di lunghezza pari a circa 150 m, a cui si accede con due viadotti di circa 150 m a sud e 100 m a nord. Il totale dei manufatti in elevazione e dei rilevati che costituiscono le rampe di accesso è di circa 1 km.* *Si richiamano le prescrizioni già formulate nel cap. 4.1.1:* *"Relativamente allo sviluppo del SFR si prescrive che sia garantita la possibilità di potenziare il SFR sulla linea storica BS-VR nel tratto dalla stazione di Brescia alla linea AV innesto est, senza alcuna reciproca interazione con i servizi che da Brescia proseguiranno sulla linea AV e viceversa. A tale scopo dovrà essere prevista una soluzione, in variante rispetto alla proposta progettuale presentata, di quadruplicamento della linea storica nel tratto dalla stazione di Brescia alla linea AV innesto est con l'affiancamento della linea AV, e la conseguente eliminazione del manufatto di scavalco in Comune di Mazzano".* *Le soluzioni di progetto per la ricucitura della rete stradale e l'ottemperanza delle successive prescrizioni, dovranno essere riviste in relazione all'eventuale soluzione alternativa al salto di montone.*	Importo è stato valorizzato in relazione alla sola osservazione MA07 del Comune di Mazzano e non include il quadruplicamento chiesto dalla Regione	A seguito di incontri con il Comune si è chiarito che la richiesta dell' Amministrazione consiste nello studiare una soluzione planimetrica alternativa che possa mitigare gli effetti dovuti all' attraversamento della linea nel territorio, tra le progressive dell'IC Km 4+200 e Km 4+700. Per quanto riguarda il binario dispari dell'Interconnessione, si propone di spostare totalmente i due viadotti e la galleria a salto di montone di ca. 700 m in direzione Brescia, in modo che tali opere non interferiscano con il parco. Il nuovo tracciato passerebbe in trincea all' interno dell' area parco, anch'esso parallelamente alla linea storica, minimizzando in tal modo l' impatto visivo. Alla luce di ciò si è studiato un tracciato alternativo per i due binari dell' Interconnessione, modificandone leggermente i raggi planimetrici ed i profili longitudinali. Vedasi anche osservazione del Comune di Mazzano codificata con MA07 e relativa controdeduzione. La richiesta della Regione, che di fatto sostituisce quella del Comune di Mazzano, è invece relativa al quadruplicamento della linea fino alla stazione di Brescia Centrale: ... a cura RFI.....	RFI
RL118	Regione Lombardia	Mazzano	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Opere stradali*** *Comune di Mazzano* *Sottopasso km 4+796* *Si prescrive di realizzare un sottopasso ciclopedonale invece del sottopasso carrabile previsto dal progetto.*	Importo valorizzato in relazione all'osservazione MA05del Comune di Mazzano	Risulta fattibile sostituire il sottopasso carrabile di progetto con sottopasso ciclopedonale nella stessa sede ma con sezione ridotta. Inoltre si prevede l'eliminazione della viabilità stradale prevista in progetto a Nord e a Sud della linea ferroviaria compresa la rotatoria. In sua vece si realizzeranno i colegamenti del sottopasso con la viabilità esistente a Nord e a Sud nell'ambito della fascia di vincolo preordinato all'esproprio per una lunghezza complessiva di circa 300 metri. Vedasi anche osservazione del Comune di Mazzano codificata con MA05 e relativa controdeduzione.	SI
RL119	Regione Lombardia	Mazzano	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Opere stradali*** *Comune di Mazzano* *Si prescrive di eliminare la rotatoria a nord del sottopasso km 4+796.*	Importo valorizzato in relazione all'osservazione MA05 del Comune di Mazzano	Si provvederà a quanto richiesto. Vedasi anche osservazione del Comune di Mazzano codificata con MA05 e relativa controdeduzione.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL120	Regione Lombardia	Mazzano	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Opere stradali*** *Comune di Mazzano* *Al fine di evitare fenomeni di dilavamento della collina prospiciente Via Mazzucchelli che interessano la viabilità di adduzione al sottopasso al km 4+796, si prescrive la realizzazione di un idoneo canale, o altra opera che risolva tale inconveniente.*	\	Tenendo conto anche delle richieste del Comune di eliminare la rotaria dell'osservazione MA05, definita la soluzione viabilistica, il progetto terrà conto di ogni aspetto relativo alla problematicata qui citata. Vedasi anche osservazione del Comune di Mazzano codificata con MA14 e relativa controdeduzione.	SI
RL121	Regione Lombardia	Mazzano	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Opere stradali*** *Comune di Mazzano* *Collegamento Cascina San Valentino – nord linea ferroviaria* *Si prescrive il ripristino del collegamento, oggi assicurato tramite un ponticello al km 4+451, con un sottopasso ad uso ciclopedonale e agricolo da realizzare al confine con il Comune di Calcinato in corrispondenza di una strada agricola esistente a ridosso della cabina elettrica.*	Importo valorizzato in relazione all'osservazione MA06 del Comune di Mazzano, che include anche la richiesta viabilità poderale di ricucitura con la viabilità esistente parallela all'opera ferroviaria (a Nord e a Sud) per una lunghezza complessiva di circa 900 metri a Sud e 700 metri a Nord.	Risulta fattibile realizzare un nuovo sottopasso poderale in corrispondenza del confine con il Comune di Calcinato che include anche la realizzazione di un sottopasso poderale a spinta sulla linea ferroviaria esistente. Vedasi anche osservazione del Comune di Mazzano codificata con MA06 e relativa controdeduzione.	SI
RL122	Regione Lombardia	Mazzano	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Opere stradali*** *Comune di Mazzano* *Locali tecnici km 5+364* *I locali sono collocati in prossimità delle abitazioni e della Villa storica Mazzucchelli.* *Si prescrive la ricollocazione di detti locali in una zona più idonea da concordare con il Comune.*	\	I locali tecnici sono posti a sud della ferrovia esistente e quindi dal lato opposto rispetto alla villa storica Mazzucchelli inoltre non è possibile una rilocazione in quanto funzionali alle manovre degli scambi posti proprio in quella zona. Vedasi anche osservazione del Comune di Mazzano codificata con MA09 e relativa controdeduzione.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL123	Regione Lombardia	Lonato del Garda	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Opere stradali*** *Comune di Lonato del Garda* *Sottostazione elettrica e elettrodotto* *Valutare lo spostamento nel territorio di Lonato in accordo con i Comuni di Calcinato e Lonato.*	\	Premesso che non risulta richiesta avanzata dal Comune di Lonato, la proposta non risulta fattibile dal punto di vista tecnico in quanto il sito alternativo individuato per l'ubicazione della SSE insiste su un'area oggi adibita a discarica. Inoltre il tracciato ridurrebbe la parte di affiancamento all'elettrodotto esistente previsto nel PD proprio per ridurre l'impatto sul territorio. Vedasi anche osservazione del Comune di Calcinato codificata con CA04, e osservazione RL105, e relative controdeduzioni.	NO
RL124	Regione Lombardia	Lonato del Garda	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Opere stradali*** *Comune di Lonato del Garda* *Cavalcaferrovia km 105+630* *Si prescrive la realizzazione del cavalcaferrovia a est del manufatto esistente per non insistere sul nucleo storico della località Campagna, mantenendo inalterata la posizione della rotatoria.*	Valorizzazione al punto LN02	Preso atto del "collo di bottiglia" costituito dall'abitato di Campagna Sotto, si propone una soluzione con spostamento del cavalcavia ad est di circa 10 m, in modo da aggirare il nucleo di Campagna Sotto, con riposizionamento della rotatoria a nord , il posizionamento della rampa sud fuori sede e l'inserimento di una rotatoria di ricucitura con la viabilità esistente. Vedi anche punto LN02.	SI
RL125	Regione Lombardia	Lonato del Garda	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Opere stradali*** *Comune di Lonato del Garda* *Per l'adozione della soluzione di viabilità di cantiere indicata dal Comune, che evita il passaggio di mezzi pesanti nella frazione Campagna, si prescrive la realizzazione dei tratti stradali strettamente necessari.*	\	Il progetto di cantierizzazione prevede una viabilità che sarà percorsa prevalentemente dallo svincolo autostradale di Desenzano attraverso la SP ex 567 per arrivare all'imbocco orientale della galleria di Lonato . Pertanto le viabilità indicate quale strettoia Campagna e che arrivano percorrendo via Tiracollo saranno interessate solo limitatamente da alcune lavorazioni locali sulla GN Lonato. Per quanto sopra non si ritiene necessaria la proposta dell' Amministrazione sia perché comporterebbe un'inutile occupazione di suolo sia perchè non garantirebbe gli accessi intermedi per la realizzazione di opere accessorie. Vedasi anche osservazione del Comune di Lonato codificata con LN01 e relativa controdeduzione.	NO
RL126	Regione Lombardia	Lonato del Garda	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Opere stradali*** *Comune di Lonato del Garda* *Si prescrive che i tempi di realizzazione del Cavalcaferrovia, siano tali da non lasciare isolata la frazione di Campagna.*	\	Si rimanda alla controdeduzione LN02 per quanto riguarda il cavalaferrovia. In ogni caso le fasi di realizzazione dell'opera consentiranno di non lasciare isolata la frazione Campagna.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL127	Regione Lombardia	Desenzano	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Opere stradali*** *Comune di Desenzano* *Rotatoria di ricucitura km 111+826* *Si prescrive lo stralcio della rotatoria e la realizzazione di uno scavalco che colleghi direttamente Via Grezze con la strada comunale San Pietro e Vaccarolo.*	Importo già valorizzato in corrispondenza del punto DE03	La richiesta è accoglibile, conseguentemente saranno eliminati la rotatoria ed i rami Est e Ovest di via Bornade mantenendo il collegamento in progetto tra Via Bornate e Via Grezze. In sostituzione dell'attuale sottopasso di Via Grezze verrà realizzata una nuova strada ad Ovest dell'attuale sedime che sovrappassa la galleria artificiale della linea ferroviaria e scavalca l'A4 con un nuovo cavalcavia. Vedasi anche osservazione del Comune di Desenzano codificata con DE03 e relativa controdeduzione.	SI
RL128	Regione Lombardia	Desenzano	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Opere stradali*** *Comune di Desenzano* *Si prescrive il mantenimento dei collegamenti viari esistenti mediante il prolungamento degli attuali cavalcavia dell'A4 Cascina Caporale (collocato tra il km 113 e 115) e Strada comunale Barbelena, Varrone e San Martino (collocato tra il km 115 e 117).*	\	Si ritiene che il territorio oggetto dell'osservazione del Comune sia sufficientemente ricucito attraverso il cavalcavia Via Montonale (pk 113+476), dal cavalcavia di Via Pergola (pk 115+212) e dal sottopasso di via S. Martino (pk 116+948). Vedasi anche osservazione del Comune di Desenzano codificata con DE38 e relativa controdeduzione.	NO
RL129	Regione Lombardia	Desenzano	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Opere stradali*** *Comune di Desenzano* *Cavalcaferrovia km 118+245* *Si prescrive di collocare l'opera di scavalco nella medesima posizione del ponte esistente sull'autostrada A4.*	\	Si provvederà a traslare verso Ovest il nuovo cavalcavia al fine di salvaguardare la cascina S. Rocco. Si fa presente tuttavia che la soluzione proposta preclude il mantenimento della viabilità di scavalco dell'autostrada durante la fase realizzativa. Vedi anche controdeduzione riportata al punto DE40.	SI
RL130	Regione Lombardia	Desenzano	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Opere stradali*** *Comune di Desenzano* *Cavalcaferrovia km 118+245* *Si prescrive di rivedere la viabilità di accesso al cavalcaferrovia in modo da ridurre l'impatto dell'opera.*	Valorizzato al punto DE40 del Comune di Desenzano	La proposta si ritiene accoglibile. Per le viabilità a sud al fine di ridurre l'impatto è possibile un diverso andamento della viabilità di accesso che riprende in parte il tracciato della viabilità esistente e l'attuale delimitazione dei fondi. Tali modifiche potranno essere concordate in fase di PE eventuali con le proprietà interessate. Inoltre al fine di ridurre gli impatti su suolo agricolo si propone di eliminare la viabilità parallela alla rampa nord che da riscontro con i privati proprietari dei lotti interessati (mappali 309,195, 126) non sembra essere necessaria per l'accesso ai fondi. Vedi anche punto DE40.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL131	Regione Lombardia	Pozzolengo	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Opere stradali*** *Comune di Pozzolengo* *Cavalcaferrovia km 119+372* *Si prescrive di valutare una diversa soluzione tipologica e architettonica del manufatto inclusa la possibilità di un sottopasso, anche in considerazione dell'impatto sull'adiacente Cascina Roveglia, da concordare con il Comune di Pozzolengo.*	Importo valorizzato in relazione all'osservazione PZ02 del Comune di Pozzolengo	Il progetto del cavalcavia IV31 può essere rivisto. La pendenza stradale può essere aumentato, con riduzione della velocità di progetto da 80 a 70 km/h e riduzione del limite di velocità amministrativo da 70 a 60 km/h.a . Il numero di campate può essere ridotto da 9 a 6 ed eliminata la rotatoria a nord. Il tracciato può essere modificato andando a lambire , sebbene marginalmente, una propietà privata. Per ridurre l'ingombro delle scarpate possono essere inserite terre armate. Non si ritengono possibili altre ottimizzazioni in quanto : - l'altezza delle spalle non deve essere superiore a 6 m per problemi geotecnici; - deve essere garantito il franco di 5,50 sopra l' autostrada A4 - deve essere garantito il franco altimetrico di 7,20 sopra la liea AV - deve essere rispettata la normativa stradale. Vedasi anche osservazione del Comune di Pozozlengo codificata con PZ02 e relativa controdeduzione.	SI
RL132	Regione Lombardia	Pozzolengo	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Opere stradali*** *Comune di Pozzolengo* *Cavalcaferrovia km 119+372* *Si prescrive di inserire un tracciato ciclopedonale nel manufatto di attraversamento al km 119+372 e nei tratti di viabilità comunale oggetto di interventi.*	Importo valorizzato in relazione all'osservazione PZ03 del Comune di Pozzolengo	Non risultano tratti di viabilità comunale oggetto di intervento Si propone di realizzare il tracciato ciclopedonale solo in corrispondenza del manufatto di scavalco e delle relative rampe. Vedasi anche osservazione del Comune di Pozzolengo codificata con PZ03.	SI parziale
RL133	Regione Lombardia	Pozzolengo	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Opere stradali*** *Comune di Pozzolengo* *Cavalcaferrovia km 119+372* *Si prescrive inoltre di eliminare la rotatoria prevista a nord del cavalcaferrovia, sostituendola con un'intersezione di minore ingombro in relazione al tipo di strade collegate.*	Importo valorizzato in relazione all'osservazione PZ05 del Comune di Pozzolengo	Si provvederà a quanto richiesto. Vedasi anche osservazione del Comune di Pozzolengo codificata con PZ05 e relativa controdeduzione.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL134	Regione Lombardia	Pozzolengo	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Opere stradali*** *Comune di Pozzolengo* *Si prescrive l'allargamento del sottopasso sotto la linea storica RFI, in prosecuzione del Cavalcaferrovia km 119+372.*	\	Il progetto della linea AV, tutto in affiancamento a sud dell' Autostrada A4 interferiscesce solo due cavalcavia denominati IV23 e IV31 (il primo al confine con il Comune di Desenzano), entrambi ricostruiti sul sedime precedente ed adeguati alle nuove norme stradali. A parere del Proponente non si ravvisa la necessità di interventi compensativi, peraltro a nord dell' Autostrada A4, in area non interessate dai lavori in oggetto. La creazione di un nuovo attraversamento sotto la linea storica, anche solo per un sottopasso cicolpedonale , da realizzare necessariamente con spingitubo, è da ritenersi assai oneroso, mentre l'allargamento del manufatto esistente è di per sè infattibile per questioni tecniche. Vedasi anche osservazione del Comune di Pozzolengo codificata con PZ12 e relativa controdeduzione.	NO
RL135	Regione Lombardia	Ponti sul Mincio	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Opere stradali*** *Comune di Ponti sul Mincio* *Si prescrive la realizzazione di una rotatoria all'incrocio tra la SP19 e le vie Dolci e Valscarpina, secondo le indicazioni del Comune di Ponti sul Mincio, in condivisione con il Comune confinante di Peschiera.*	\	In considerazione che il territorio comunale non è interessato direttamente da opere ferroviarie e marginalmente dalle attività di costruzione e dall'accoglimento delle richieste mitigative sopradescritte, non si ritengono accoglibili ulteriori misure compensative. Vedasi anche osservazione del Comune di Ponti sul Mincio codificata con PM10 e relativa controdeduzione.	NO
RL136	Regione Lombardia	Ponti sul Mincio	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Opere stradali*** *Comune di Ponti sul Mincio* *Si prescrive la riqualificazione del tratto di SP19, a partire dalla rotatoria all'incrocio tra la SP19 e le vie Dolci e Valscarpina, per tutto il tratto ricadente nel centro abitato della località Ferrares-Zecchinetti, tramite la realizzazione di marciapiedi su entrambi i lati, un attraversamento pedonale protetto e l'impianto di illuminazione. Gli interventi saranno da definire con il Comune.*	\	In considerazione che il territorio comunale non è interessato direttamente da opere ferroviarie e marginalmente dalle attività di costruzione e dall'accoglimento delle richieste mitigative sopradescritte, non si ritengono accoglibili ulteriori misure compensative. Vedasi anche osservazione del Comune di Ponti sul Mincio codificata con PM11 e relativa controdeduzione.	NO
RL137	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Cantierizzazione e viabilità di cantiere*** *Le viabilità di cantiere dovranno essere verificate e condivise con i comuni e le province interessate.*	\	Si provvederà a quanto richiesto.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL138	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Cantierizzazione e viabilità di cantiere*** *Si prescrive di prevedere prioritariamente itinerari che non interessano direttamente centri abitati per le viabilità di cantiere.*	\	Si provvederà, nel limite del possibile, a quanto richiesto.	SI
RL139	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Cantierizzazione e viabilità di cantiere*** *Al termine dei lavori si prescrive il ripristino delle aree e delle viabilità comunali utilizzate per la cantierizzazione, riportandole alle condizioni iniziali in tutti i casi in cui non sono previsti interventi specifici.*	\	Si provvederà a quanto richiesto.	SI Già Previsto
RL140	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Cantierizzazione e viabilità di cantiere*** *Si prescrive di prevedere un'organizzazione della cantieristica tale da minimizzare la durata delle occupazioni temporanee.*	\	Si provvederà a quanto richiesto.	SI
RL141	Regione Lombardia	Lograto	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Cantierizzazione e viabilità di cantiere*** *Comune di Lograto* *Il Cantiere operativo L.2.O.3 risulta impattante per il Nucleo di Antica Formazione di Navate, per la potenziale presenza di reperti archeologici , per la vista di un punto panoramico di rilevanza paesistica, per la rete ecologica.* *Si prescrive la ricollocazione del cantiere operativo in un'area da concordare con il Comune ed eventualmente con il comune limitrofo di Travagliato.*	\	In fase di progettazione esecutiva si approfondirà la tematica oggetto dell'osservazione per valutare la ricollocazione di cantiere nei pressi della SP19, come richiesto dal Comune di Lograto. Vedasi anche osservazione del Comune di Lograto codificata con LO05 e relativa controdeduzione.	SI
RL142	Regione Lombardia	Lograto	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Cantierizzazione e viabilità di cantiere*** *Comune di Lograto* *Si prescrive di concordare con il comune la viabilità di accesso al cantiere in considerazioni dei tracciati e delle caratteristiche della viabilità esistente.*	\	Via Navate risulta interessata dalla cabina MT e dal recapito degli scarichi per successiva adduzione al recapito finale. In sede di redazione del P.E. si valuterà un diverso posizionamento al fine di non interessare via Navate. Per quanto riguarda il raccordo alla zona industriale si provvederà alla sua realizzazione quale opera temporanea. Vedasi anche osservazione del Comune di Lograto codificata con LO06 e relativa controdeduzione.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL143	Regione Lombardia	Capriano del Colle	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Cantierizzazione e viabilità di cantiere*** *Comune di Capriano del Colle* *L'area di stoccaggio L.2.S.T.22 interessa un ambito urbanizzato.* *Si prescrive l'individuazione di una diversa collocazione di tale area, possibilmente su aree dismesse o intercluse.*	\	L'area di stoccaggio verrà ricollocata in fase di progettazione esecutiva. Vedasi anche osservazione del Comune di Capriano del Colle codificata con CP10 e relativa controdeduzione.	SI
RL144	Regione Lombardia	Flero	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Cantierizzazione e viabilità di cantiere*** *Comune di Flero* *Si prescrive che il cantiere operativo L.2.0.4 sia ridimensionato e ricollocato a nord della SP19 in un lotto intercluso. L'area di cantiere individuata nel progetto risulta impattante per il Parco agricolo del Monte Netto.*	\	Premesso che occorre tener conto che la posizione del cantiere L.2.O.4 è strategica per la realizzazione del viadotto, l'area del cantiere sarà ridotta in estensione e si è inoltre disponibili, in fase di Progettazione Esecutiva, a concordare con il Comune una possibile rilocalizzazione della porzione di cantiere eliminata. Vedasi anche osservazione del Comune di Flero codificata con FL03 e relativa controdeduzione.	SI parziale
RL145	Regione Lombardia	Flero	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Cantierizzazione e viabilità di cantiere*** *Comune di Flero* *Si prescrive la ridefinizione della viabilità diretta alle aree tecniche e di stoccaggio considerando lo stato dei tracciati e le previsioni del PGT e in particolare che Via Coler non ha caratteristiche adatte al passaggio di mezzi pesanti, che via La Pira è privata a fondo cieco senza sbocchi in località Caselle.*	\	Nell'ambito della redazione del progetto esecutivo verrà effettuto un nuovo studio dei flussi di traffico e verranno rivisti gli aspetti progettuali ad esso connessi, confrontandosi con le Amministrazioni per determinare l'utilizzo effettivo delle viabilità. Pertanto quanto segnalato in merito a via Coler verrà valutato in sede di redazione del progetto esecutivo. Con riferimento a via La Pira si prende atto della segnalazione che verrà anch'essa recepita in fase di progettazione esecutiva. Vedasi anche osservazione del Comune di Flero codificata con FL14 e relativa controdeduzione.	SI
RL146	Regione Lombardia	Flero	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Cantierizzazione e viabilità di cantiere*** *Comune di Flero* *Si prescrive di valutare il collegamento dell'area tecnica L.2.A.T.23 tramite raccordo con il sottopasso esistente delle Caselle, realizzando i tratti mancanti con caratteristiche di strade comunali.*	\	L'area tecnica L2.AT.23 risulta già servita dalla viabilità di cantiere. In fase di progetto esecutivo la viabilità sarà meglio definita anche attraverso il confronto con il Comune. Vedasi anche osservazione del Comune di Flero codificata con FL15 e relativa controdeduzione.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL147	Regione Lombardia	San Zeno Naviglio	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Cantierizzazione e viabilità di cantiere*** *Comune di San Zeno Naviglio* *Valutare una posizione alternativa per il cantiere di armamento Gardesana.*	\	Si premette che il cantiere Gardesana si trova su un'area già utilizzata per precedente cantiere ACP, inoltre è in posizione strategica rispetto alla ferrovia esistente dalla quale è prevista la provenienza dei materiali per la costruzione della linea AV/AC (pietrisco e rotaie), per i quali non esistono mezzi di trasporto alternativi. Si specifica inoltre che il cantiere non può neanche essere posizionato ad est della linea ferroviaria esistente essendo necessario l'accesso diretto alla costruenda linea AV/AC per la posa della sovrastruttura ferroviaria. Infatti l'accesso non sarebbe possibile per la presenza del viadotto ferroviario. Vedasi anche osservazione del Comune di San Zeno Naviglio codificata con SZ01 e relativa controdeduzione.	NO
RL148	Regione Lombardia	Poncarale	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Cantierizzazione e viabilità di cantiere*** *Comune di Poncarale* *Relativamente alla viabilità di collegamento del cantiere Gardesana, si prescrive che non sia realizzata la rotatoria di progetto prevista a sud della linea, perché è già possibile connettersi alla viabilità esclusiva del cantiere attraverso la rotatoria esistente sulla SS45bis.*	\	L'eliminazione della rotatoria che è a carattere provvisorio è accettabile. Si segnala tuttavia che la rotatoria era stata prevista per limitare l'impatto sulla viabilità locale e privilegiare l'utilizzo delle piste di cantiere. Vedasi anche osservazione del Comune di Poncarale codificata con PO09 e relativa controdeduzione.	SI
RL149	Regione Lombardia	Poncarale	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Cantierizzazione e viabilità di cantiere*** *Comune di Poncarale* *Si prescrive di rivedere la viabilità del cantiere Gardesana sfruttando la viabilità già utilizzata dal cantiere del raccordo autostradale Ospitaletto-Montichiari che metterebbe in collegamento l'accesso al cantiere direttamente con l'intersezione tra SP24 2 SP45bis attraverso il nuovo collegamento tra Via Gallo e Via Marconi.* *Nella revisione della viabilità di cantiere è da considerare che il tratto di SP24 indicato nel progetto è dismesso e attualmente impraticabile, è da escludere come viabilità di cantiere la strada poderale privata unico accesso alla Cascina Francesca e di difficile utilizzo per la presenza del passaggio a livello in Via A. Gallo.*	\	Anche in considerazione dell'osservazione precedente (RL148) si terrà presente in fase di progetto esecutivo la non fruibilità del tratto di SP24 e risistemazione della viabilità a est della SS45bis. Vedasi anche osservazione del Comune di Poncarale codificata con PO10 e relativa controdeduzione.	SI
RL150	Regione Lombardia	Borgosatollo	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Cantierizzazione e viabilità di cantiere*** *Comune di Borgosatollo* *Si prescrive di escludere dall'utilizzo come viabilità di cantiere Via Santissima e Via di Vittorio, strade principali di attraversamento dell'abitato e Via Sant'Angela Merici in relazione alle sue caratteristiche.*	\	La richiesta sarà considerata in fase di progettazione esecutiva; si procederà, nel limite del posibile, ad individuare vaibilità alternative. In ogni caso si conferma che la nuova strada Ghedi -Borgosatollo sarà realizzata in anticipo rispetto alle attività di cantierizzazione e di inizio dei lavori della line AV/AC. Vedasi anche osservazioni del Comune di Borgosatollo codificate con BO02 e BO16 e relative controdeduzioni.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL151	Regione Lombardia	Borgosatollo	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Cantierizzazione e viabilità di cantiere*** *Comune di Borgosatollo* *Si prescrive di coerenziare il posizionamento delle aree tecniche previste con le attuali suddivisioni particellari.*	\	L'osservazione sarà accolta per quanto tecnicamente possibile. Vedasi anche osservazione del Comune di Borgosatollo codificata con BO10 e relativa controdeduzione.	SI
RL152	Regione Lombardia	Borgosatollo	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Cantierizzazione e viabilità di cantiere*** *Comune di Borgosatollo* *Le aree tecniche L.3.A.T.10 sono posizionate sopra il torrente Garza, si prescrive il riposizionamento in una posizione da definire con il Comune.*	\	L'area tecnica A.3.A.T.10 è tecnicamente indispensabile per la realizzazione del ponte Garza e pertanto va necessariamente prevista nei pressi del ponte in progetto. Vedasi anche osservazione del Comune di Borgosatollo codificata con BO07 e relativa controdeduzione.	NO
RL153	Regione Lombardia	Calcinato	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Cantierizzazione e viabilità di cantiere*** *Comune di Calcinato* *Si prescrive lo spostamento dell'area tecnica AT.GN.01 in un'area limitrofa da concordare con il Comune di Calcinato.*	\	Sul lato Ovest della galleria Calcinato II, ovvero nell'area individuata dal Comune per lo spostamento del cantiere, sono già presenti significative aree finalizzate all'esecuzione del sottopasso, inoltre l'area risulta più sensibile dal punto di vista ambientale. E' presente anche una piccola costruzione. In sede di progettazione esecuitva sarà comunque valutata la possibilità di ridurre l'entità delle superfici previste. Vedasi anche osservazione del Comune di Calcinato codificata con CA20 e relativa controdeduzione.	SI parziale
RL154	Regione Lombardia	Mazzano	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Cantierizzazione e viabilità di cantiere*** *Comune di Mazzano* *Le soluzioni di progetto per la ricucitura della rete stradale e l'ottemperanza delle successive prescrizioni, dovranno essere riviste in relazione all'eventuale soluzione alternativa al salto di montone.*	\	La controdeduzione è stettamente connessa a quanto esplicitato nella osservzione RL117.	RFI
RL155	Regione Lombardia	Mazzano	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Cantierizzazione e viabilità di cantiere*** *Comune di Mazzano* *Si prescrive che le aree di stoccaggio, in particolare le aree localizzate a ridosso delle abitazioni di Via Mazzucchelli, Via Albini e Via Spazzini, siano ricollocate in un ambito adiacente da individuare e concordare con il Comune di Mazzano.*	\	Premesso che le aree di stoccaggio saranno ripristinate nelle condizioni ante-operam, tali aree saranno limitate al minimo necessario ed eventualmente rilocalizzate in zone limitrofe alle opere in accordo con le indicazioni degli Enti Locali. Vedasi anche osservazione del Comune di Mazzano codificata con MA08 e relativa controdeduzione.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL156	Regione Lombardia	Mazzano	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Cantierizzazione e viabilità di cantiere*** *Comune di Mazzano* *Si prescrive l'eliminazione della viabilità di cantiere ricadente all'interno del vincolo paesaggistico della Villa Mazzucchelli, rivedendo l'organizzazione della cantierizzazione.*	\	Premesso che l'impatto sarebbe comunque ridotto trattandosi di una tratta finale di poche centinaia di metri, e per un tempo limitato alla costruzione, la viabilità per quanto possibile resterà nell'impronta dell'esproprio. Per la rotonda finale (necessaria in quanto si termina in corrispondenza della rampa di un sottopasso) in fase di verifica esecutiva sarà approfondita la possibilità di arretrarla ad ovest od ad est della zona di vincolo. Vedasi anche osservazione del Comune di Mazzano codificata con MA10 e relativa controdeduzione.	SI
RL157	Regione Lombardia	Mazzano	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Cantierizzazione e viabilità di cantiere*** *Comune di Mazzano* *Si prescrive di limitare il più possibile l'estensione della viabilità di cantiere parallela alla linea ferroviaria e di prevederne il ripristino a fine lavori.*	\	La viabilità di cantiere sarà limitata al minimo indispensabile e le aree occupate temporaneamente saranno ripristinate all'uso originario a fine lavori. Vedasi anche osservazione del Comune di Mazzano codificata con MA12 e relativa controdeduzione.	SI
RL158	Regione Lombardia	Lonato del Garda	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Cantierizzazione e viabilità di cantiere*** *Comune di Lonato del Garda* *Viabilità di cantiere all'imbocco della galleria lato ovest* *La viabilità di cantiere insiste sul nucleo storico di Campagna e su viabilità inadatte al passaggio di mezzi pesanti. Si prescrive di individuare in collaborazione con il Comune di Lonato un percorso alternativo idoneo.*	\	Il progetto di cantierizzazione prevede una viabilità che sarà percorsa prevalentemente dallo svincolo autostradale di Desenzano attraverso la SP ex 567 per arrivare all'imbocco orientale della galleria di Lonato . Pertanto le viabilità indicate quale strettoia Campagna e che arrivano percorrendo via Tiracollo saranno interessate solo limitatamente da alcune laviorazioni locali sulla GN Lonato. Per quanto sopra non si ritiene necessaria la proposta dell' Amministrazione sia perché comporterebbe un'inutile occupazione di suolo sia perchè non garantirebbe gli accessi intermedi per la realizzazione di opere accessorie. Vedasi anche osservazione del Comune di Lonato del Garda codificata con LN01 e relativa controdeduzione. Vedasi altresì la controdeduzione RL125.	NO
RL159	Regione Lombardia	Desenzano	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Cantierizzazione e viabilità di cantiere*** *Comune di Desenzano* *Si prescrive di ricollocare le aree del cantiere operativo L.5.A.T.1 e l'area di stoccaggio L.5.S.T.3 a ovest del cavalcaferrovia prog. Km 113+454, in aree da concordare con il Comune di Desenzano.*	\	In sede di progettazione esecutiva potrà essere rivisto il collocamento dell'area di stoccaggio ad ovest del cavalcaferrovia. La ricollocazione dell'area tecnica, che deve rimanere a ridosso dell'opera, non risulta possibile vista la vicinanza dell'abitazione. Vedasi anche osservazione del Comune di Desenzano codificata con DE39 e relativa controdeduzione.	SI parziale

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL160	Regione Lombardia	Desenzano	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Cantierizzazione e viabilità di cantiere*** *Comune di Desenzano* *Si prescrive di ridurre al massimo le lavorazioni della galleria (nell'ordine di 10/12 mesi) in prossimità della cascina Serraglio, anche valutando a tal fine la possibilità prolungare la galleria naturale.*	\	Non ci sono le condizioni tenciche per aumentare la lunghezza della galleria naturale di Lonato, a meno di incidere drasticamente sulle caratteristiche del progetto in quella zona. Tuttavia, al fine di minimizzare l'impatto nell'area è stata studiata un'alternativa che prevede lo spostamento dei cantieri L4O2 e L4/5B1 in una zona posta a Sud-Ovest rispetto alla attuale posizione di progetto, allontanandosi significativamente sia dalla tenuta agricola Serrraglio sia dal sito archeologico del Lavagnone. Dovrà necessariamente essere mantenuta una modesta area tecnica in corrispondenza dell'imbocco della galleria naturale di Lonato. Vedasi anche osservazione del Comune di Desenzano codificata con DE16 e relativa controdeduzione.	SI parziale
RL161	Regione Lombardia	Desenzano	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Cantierizzazione e viabilità di cantiere*** *Comune di Desenzano* *Si prescrive la rettifica della pista di cantiere asfaltata che attraversa la Cascina Grattarola, prevedendola all'esterno della stessa.*	\	In sede di progettazione esecutiva saranno posti in essere i possibili affinamenti progettuali per minimizzare l'impatto sulla cascina e migliorare la viabilità di accesso. Vedasi anche osservazione del Comune di Desenzano codificata con DE40 e relativa controdeduzione.	SI
RL162	Regione Lombardia	Desenzano	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Cantierizzazione e viabilità di cantiere*** *Comune di Desenzano* *Si prescrive la rettifica della pista di cantiere per evitare la demolizione parziale della Cascina Ronchedone.*	\	Premesso che questa richeista non era stata avanzata dal Comune di Desenzano, in sede di progettazione esecutiva saranno posti in essere i possibili affinamenti progettuali per minimizzare l'impatto sulla cascina e migliorare la viabilità di accesso.	SI
RL163	Regione Lombardia	Desenzano	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Cantierizzazione e viabilità di cantiere*** *Comune di Desenzano* *Si prescrive di ricollocare preferibilmente in adiacenza alla viabilità principale e ottimizzare l'estensione dell'area di cantiere L.4.O.2 in considerazione della cosiddetta "buffer zone" del sito archeologico del Lavagnone, patrimonio mondiale dell'UNESCO.*	\	Al fine di minimizzare l'impatto nell'area è stata studiata un'alternativa che prevede lo spostamento dei cantieri L4O2 e L4/5B1 in un'area a Sud-Ovest rispetto alla posizione di progetto, allontanandosi significativamente dal sito archeologico del Lavagnone. Dovrà necessariamente essere mantenuta un'area tecnica in corrispondenza della porzione Nord-Ovest del cantiere L4O2 in corrispondenza dell'imbocco della galleria naturale di Lonato. Vedasi anche osservazione del Comune di Desenzano codificata con DE43, e osservazione RL160, e relative controdeduzioni.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL164	Regione Lombardia	Desenzano	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Cantierizzazione e viabilità di cantiere*** *Comune di Desenzano* *Si prescrive di rivedere il sistema di viabilità di accesso al cantiere L.4.O.2, considerando la non idoneità della Strada Tiracollo e della possibilità di manovra dei mezzi pesanti sulle viabilità previste.*	\	Precisato che (vedi precedente osservazione RL164) le aree di cantiere saranno ridefinite, in sede di redazione del progetto esecutivo e in fase di esecuzione dei lavori saranno ridefinite anche le viabilità per l'accesso ai cantieri. Vedasi anche osservazione del Comune di Desenzano codificata con DE08 e relativa controdeduzione.	SI
RL165	Regione Lombardia	Pozzolengo	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Cantierizzazione e viabilità di cantiere*** *Comune di Pozzolengo* *Si prescrive di rivedere la collocazione e l'ubicazione delle aree di stoccaggio previste in prossimità della Cascina Roveglia e la conseguente ridefinizione della viabilità di accesso a tali aree, in condivisione con il Comune di Pozzolengo.*	\	In sede di redazione del progetto esecuitvo si adotteranno tutte le necessarie verifche tecniche al fine di rivedere , per quanto possibile, dislocazione ed entità delle aree che in ogni caso dovranno rimanere in prossimità delle opere. Vedasi anche osservazione del Comune di Pozzolengo codificata con PZ06 e relativa controdeduzione.	SI
RL166	Regione Lombardia	Pozzolengo	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Cantierizzazione e viabilità di cantiere*** *Comune di Pozzolengo* *Si prescrive inoltre di valutare la fattibilità di mantenere integro l'intero fabbricato della Cascina Roveglia.*	\	L'intervento sulla cascina prevede una demolizione parziale, ma non evitabile. Saranno comunque adottate tutte le misure finalizzate a minimizzare l'impatto sulla tenuta Roveglia durante e dopo l'esecuzione dei lavori. Vedasi anche osservazione del Comune di Pozzolengo codificata con PZ07 e relativa controdeduzione.	NO
RL167	Regione Lombardia	Ponti sul Mincio	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Cantierizzazione e viabilità di cantiere*** *Comune di Ponti sul Mincio* *Si prescrive di valutare in collaborazione con il Comune di Ponti sul Mincio le viabilità di cantiere in considerazione del calibro e della tipologia delle viabilità, dell'attraversamento di centri abitati e delle connessioni con le viabilità dei comuni limitrofi.*	\	In sede di redazione del progetto esecutivo si adotteranno tutte le necessarie verifiche tecniche al fine di tenere in considerazione la richiesta, ove possibile. Vedasi anche osservazioni del Comune di Ponti sul Mincio codificate con PM05 e PM06, e relative controdeduzioni.	SI
RL168	Regione Lombardia	Ponti sul Mincio	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Cantierizzazione e viabilità di cantiere*** *Comune di Ponti sul Mincio* *Nell'ambito della soluzione complessiva per la viabilità di cantieri, da condividere anche con i comuni limitrofi interessati, si prescrive che non sia utilizzata la Strada Peschiera in Comune di Ponti sul Mincio, in considerazione delle sue dimensioni e tortuosità.*	\	In sede di redazione del progetto esecutivo si effettueranno tutte le necessarie verifiche tecniche al fine di tenere in considerazione la richiesta, ove possibile. Vedasi anche osservazione del Comune di Ponti sul Mincio codificata con PM07 e relativa controdeduzione.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL169	Regione Lombardia	Torbole Casaglia	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Continuità idraulica*** *Comune di Torbole Casaglia* *Si prescrive che i manufatti interferenti con il reticolo idraulico minore esistente, ne mantengano inalterato lo sviluppo e le sezioni, evitando tombinature.*	\	Sono già previsti in progetto definitivo manufatti per la risoluzione delle interferenze. Si forniranno maggiori dettagli nello sviluppo della Progettazione Esecutiva. Vedasi anche osservazione del Comune di Torbole Casaglia codificata con TO04 e relativa controdeduzione.	SI Già Previsto
RL170	Regione Lombardia	Torbole Casaglia	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Continuità idraulica*** *Comune di Torbole Casaglia* *Si prescrive di adottare tutti gli accorgimenti per mitigare gli impatti con la zona umida e con la fascia di fontanili e risorgive presenti in tale zona.*	\	Saranno poste in atto tutte le buone pratiche per la mitigazione degli impatti con la zona umida, le risorgive ed i fontanili. Vedasi anche osservazione del Comune di Torbole Casaglia codificata con TO05 e relativa controdeduzione.	SI
RL171	Regione Lombardia	Azzano Mella	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Continuità idraulica*** *Comune di Azzano Mella* *Si prescrive di risolvere le interferenze idrauliche della prevista pista di cantiere a ovest del raccordo tra la bretella autostradale e la SPIX, con i canali del reticolo idrico minore del comune, includendo l'esecuzione di canali provvisori per lo scolo delle acque.*	\	La risoluzione delle interferenze idrauliche delle piste è già prevista in progetto definitivo. Si forniranno maggiori dettagli e approfondimenti in sede di progettazione esecutiva. Vedasi anche osservazione del Comune di Azzano Mella codificata con AZ05 e relativa controdeduzione.	SI
RL172	Regione Lombardia	Azzano Mella	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Continuità idraulica*** *Comune di Azzano Mella* *Si prescrive un aggiornamento del rilievo dei fontanili attivi nelle adiacenze dell'infrastruttura, includendo i fontanili, Vaso Gatello presenti a nord e sud della linea.*	\	Si prende atto dell'osservazione. In sede di progetto esecutivo si adotteranno tutte le idonee misure di salvaguardia. Vedasi anche osservazione del Comune di Azzano Mella codificata con AZ06 e relativa controdeduzione.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL173	Regione Lombardia	Flero	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Continuità idraulica*** *Comune di Flero* *La linea ferroviaria e le relative opere di cantierizzazione determinano interferenza con i canali principali del reticolo idrico minore di competenza del Comune.* *Si prescrive un approfondimento del tema della ricucitura idraulica in collaborazione con il Comune di Flero a cui dovranno essere forniti tutti gli elementi necessari per l'analisi delle soluzioni progettuali.*	\	Nel Progetto Definitivo sono individuate le interferenze idrauliche con la linea AV/AC, e riportate nell'Allegato A della relazione idrologica (Parte 4 degli Elaborati di PD) e nelle "Planimetriae generali delle interferenze idrauliche della linea AC Br-Vr e bacini relativi" (Parte 4) oltre che rappresentate sulle tavole "Planimetria sistemazioni idrauliche di linea" a scala 1:1000 (Parte 15) . Le interferenze sono relative ad un reticolo principale, ad un reticolo secondario e ad alcuni canali irrigui . Maggiori dettagli sul reticolo idrico minore, in merito alle richieste qui formulate, saranno sviluppati in fase di redazione del progetto esecutivo. Vedasi anche osservazione del Comune di Flero codificata con FL05 e relativa controdeduzione.	SI
RL174	Regione Lombardia	Flero	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Continuità idraulica*** *Comune di Flero* *Si prescrive che le nuove opere idrauliche-irrigue di risoluzione delle interferenze siano dimensionate secondo criteri definiti dal Comune di Flero, prevedendo raccordi alla rete esistente, prevedendo rivestimenti dei tratti di canale di nuova esecuzione con tecniche di ingegneria naturalistica, individuando le viabilità accessorie per le manovre, le ispezioni e le manutenzioni dei manufatti idraulici.*	\	L'irrigazione dei terreni frazionati e l'accessibilità ai manufatti irrigui-idraulici per la manutenzione è garantita. In ogni caso gli aspetti evidenziati saranno approfonditi in fase di progettazione esecutiva anche mediante il confronto congli Enti di competenza. Vedasi anche osservazione del Comune di Flero codificata con FL08 e relativa controdeduzione.	SI
RL175	Regione Lombardia	Flero	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Continuità idraulica*** *Comune di Flero* *Si prescrive di associare ai manufatti più importanti, passaggi ecologici e collegamenti alle viabilità di servizio della rete irriguo-idraulica.*	\	Quanto richiesto sarà sviluppato in sede di progettazione esecuitva. Vedasi anche osservazione del Comune di Flero codificata con FL08 e relativa controdeduzione.	SI
RL176	Regione Lombardia	Flero	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Continuità idraulica*** *Comune di Flero* *Si prescrive di prevedere opere che impediscano il ristagno delle acque sui terreni.*	\	Quanto richiesto sarà sviluppato in sede di progettazione esecuitva. Vedasi anche osservazione del Comune di Flero codificata con FL08 e relativa controdeduzione.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL177	Regione Lombardia	Poncarale	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Continuità idraulica*** *Comune di Poncarale* *Si prescrive di rivedere l'ipotesi di tombinatura prevista per risolvere gli impatti del cantiere Gardesana sul reticolo idrico minore, considerando la presenza dei fontanili, la presenza di manufatti di interesse archeologico e storico, la presenza di un pozzo privato e di fossi di derivazione irrigui nell'area di cantiere.*	\	E' già prevista la continuità del reticolo minore. In ogni caso maggiori approfondimenti saranno effettuati in fase di progetto esecutivo anche attraverso il confronto con gli Enti di Competenza. Vedasi anche osservazione del Comune di Poncarale codificata con PO12 e relativa controdeduzione.	SI
RL178	Regione Lombardia	Borgosatollo	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Continuità idraulica*** *Comune di Borgosatollo* *Si prescrive di realizzare i manufatti che risolvono le interferenze con il reticolo idrico minore mantenendolo invariato e evitandone la tombinatura.*	\	Quanto richiesto è già previsto in progetto. Vedasi anche osservazione del Comune di Borgosatollo codificata con BO19 e relativa controdeduzione.	SI Già Previsto
RL179	Regione Lombardia	Borgosatollo	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Continuità idraulica*** *Comune di Borgosatollo* *Si prescrive inoltre che i manufatti di risoluzione delle interferenza abbiano sezioni adeguate anche al passaggio di specie faunistiche.*	Importo valorizzato in relazione all'osservazione BO04 del Comune di Borgosatollo.	Si provvederà a quanto richiesto. In particolare saranno realizzati 8 passaggi fauna delle dimensioni di circa 60 cm di diametro. Si rimanda anche all'osservazione BO04 del Comune di Brgosatollo e all'osservazione RL385.	SI
RL180	Regione Lombardia	Borgosatollo	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A - Punto 4.2.* ***Continuità idraulica*** *Comune di Borgosatollo* *Si prescrive che sia mantenuta la possibilità di irrigazione delle aree agricole interessate dalla costruzione della viabilità.*	\	Quanto richiesto è già previsto in progetto. Vedasi anche osservazione del Comune di Borgosatollo codificata con BO04 e relativa controdeduzione.	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL181	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.2: Verifica di Ottemperanza.* ***B.2.1 Piano di cantierizzazione*** *[Prescrizione CIPE n. 4.2 A]* *Si ritiene necessario che in fase esecutiva sia aggiornato l'elenco dei pozzi di captazione idropotabile interferiti dalle aree di cantiere e dalla relativa viabilità di servizio al cantiere.* *La documentazione fornita attesta il rispetto della Zona di tutela assoluta dei pozzi censiti; si considera, tuttavia, necessario - a valle dell'aggiornamento dell'elenco dei pozzi interessati - effettuare presso gli Enti competenti la verifica dell'eventuale interferenza anche con la Zona di rispetto (cfr. D.lgs. 152/06 art. 94, che rimanda a Regione Lombardia la modalità di definizione delle zone di rispetto).*	\	Si provvederà a quanto richiesto in fase di progettazione esecutiva.	SI
RL182	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.2: Verifica di Ottemperanza.* ***B.2.1 Piano di cantierizzazione*** *[Prescrizione CIPE n. 4.2 C]* *Si prende atto del fatto che non sono previste mitigazioni in relazione al potenziale impatto delle aree di cantiere sulla componente Atmosfera.* *In considerazione della presenza di diversi recettori abitativi collocati in prossimità di aree di stoccaggio, si valuti, in base alla natura del materiale stoccato, alla durata effettiva della fase di stoccaggio e alla frequenza di movimentazione, l'eventuale necessità di posizionare una barriera antipolvere mobile a protezione dei recettori posti nelle vicinanze delle seguenti aree di stoccaggio/cantiere:* *• progr. 78 + 650* *• progr. 101 + 450* *• progr. 102 + 200-350* *• cantiere L.4.0.2 (direzione sud)* *• progr. 123 + 270* *Per quanto riguarda il recupero delle aree di cantiere, si prende atto del fatto che le stesse verranno riportate allo stato originale e che la verifica spetta alle Amministrazioni Locali e agli Enti Parco.*	\	Le mitigazioni previste presso le aree di cantiere, in relazuone al potenziale impatto sulla componente atmosfera sono illusstrate sullo S.I.A. sulla cantierizzazione al paragrafo 4.3.1.2.5 (pagg. 292-294);s Tali misure sono poi richiamate in corrispondenza dei punti seguenti: - paragrafo 4.3.2.2 (pag. 312); - paragrafo 4.3.3.2 (pag. 317); - paragrafo 4.3.4.2 (pagg. 320-321); - paragrafo 4.3.5.2 (pag. 325); - paragrafo 4.3.6.2 (pag. 329); - paragrafo 4.3.7.2 (pag. 334); - paragrafo 4.3.8.2 (pag. 341); - paragrafo 4.3.2.2 (pag. 312). In fase di progettazione esecutiva si effettueranno le valutazioni richieste.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL183	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.2: Verifica di Ottemperanza.* ***B.2.1 Piano di cantierizzazione*** *[Prescrizione CIPE n. 4.2 D]* *Dall'analisi della documentazione presentata si rileva che il proponente ha eseguito una verifica preventiva della possibile presenza di siti contaminati e/o potenzialmente inquinati nelle aree scelte per la localizzazione dei cantieri, mediante l'analisi di foto aeree degli anni '70, 1992, 2000 e 2013, sopralluoghi nelle aree di cantiere e lungo il tracciato di viabilità extra linea Ghedi-Borgosatollo, attraverso il recupero di informazioni da ARPA Lombardia e ARPAV, mediante la consultazione di siti web istituzionali e la consultazione dei Comuni interessati dal tracciato.* *Ad oggi, tali accertamenti hanno permesso di escludere la presenza di contaminazione nei terreni occupati dai cantieri.* *Si ricorda che eventuali modifiche nell'ubicazione dei cantieri dovranno tenere conto della prescrizione in oggetto e prevedere analoghe verifiche preventive.* *Si raccomanda, comunque, di verificare l'elenco aggiornato dei siti contaminati prima dell'installazione dei cantieri. Al fine di evitare possibili dispersioni conseguenti ad eventi incidentali, si suggerisce di dotare i cantieri di presidi per il contenimento (materiale assorbente, panne ecc).*	\	Si provvederà a quanto richiesto.	SI
RL184	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.2: Verifica di Ottemperanza.* ***B.2.1 Piano di cantierizzazione*** *[Prescrizione CIPE n. 4.2 E]* *Per quanto concerne la predisposizione di uno specifico studio che valuti la qualità dei corsi d'acqua limitrofi alle aree di cantiere, non si ritiene sufficiente quanto contenuto nella documentazione di progetto.* *Si reputa dunque necessario che, prima della predisposizione del PMA esecutivo, venga prodotta una descrizione particolareggiata di tutti i corsi d'acqua interessati dalle attività di cantiere, con particolare riferimento a quei corpi idrici dai quali saranno previsti prelievi di acqua per le lavorazioni. In tale relazione, per ciascun corso d'acqua dovranno essere inserite anche informazioni relative alla presenza di acqua durante l'anno, alle portate medie e ai periodi di piena e di magra, nonché valutazioni circa la necessità/opportunità di eseguire monitoraggi specifici su tali corsi d'acqua.*	\	Il tema della qualità delle acque è stato oggetto di richiesta di integrazioni di cui alla lettera del MATTM prot. CTVA-2014-0004376 del 23.12.2014; le integrazioni sono state trasmesse dal Consorzio Cepav due al MATTM in data 06.02.2015. In fase esecutiva si predisporrà l'aggiornamento del PMA che terrà conto di quanto richiesto.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL185	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.2: Verifica di Ottemperanza.* ***B.2.1 Piano di cantierizzazione*** *[Prescrizione CIPE n. 4.2 G]* *Il proponente ha presentato un documento contenente una stima di massima delle quantità di rifiuti prodotti provenienti dai cantieri base, operativi e logistici a seguito di attività di tipo ordinario, che non tengono conto di eventuali materiali provenienti da siti inquinati piuttosto che da demolizioni di parti d'opera o edifici.* *Inoltre, nel documento non vengono indicati gli impianti di destinazione per i rifiuti specificati, come richiesto dalla prescrizione.* *Si ritiene pertanto necessario che sia aggiornata la stima dei rifiuti prodotti dal cantiere e siano indicati gli impianti di destinazione dei rifiuti prodotti prima dell'inizio delle attività di cantiere.* *Per la produzione di rifiuti derivati dall'attività cantieristica si rammentano inoltre gli obblighi di corretto deposito temporaneo e smaltimento, così come stabilito dalla normativa specifica.*	\	Si provvederà all'aggiornamento richiesto in fase esecutiva.	SI
RL186	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.2: Verifica di Ottemperanza.* ***B.2.1 Piano di cantierizzazione*** *[Prescrizione 4.2 cpv. 6]* *La Relazione "Valutazione dell'impatto da polveri causato dalle attività del fronte avanzamento lavori" sintetizza i risultati delle simulazioni effettuate per la stima delle concentrazioni di polveri sottili che si manifesterebbero alle differenti distanze dalla sorgente.* *Gli interventi previsti consistono nel posizionamento di barriere antipolvere mobili in corrispondenza dei recettori e delle colture pregiate potenzialmente impattati dalle polveri generate dalle lavorazioni.* *Si prende atto delle scelte localizzative delle barriere antipolvere e della scelta dei recettori, presso i quali verrà valutata l'efficacia di tali mitigazioni attraverso campagne di misura della qualità dell'aria.* *Si pone l'attenzione su alcune situazioni riscontrate sulle mappe allegate alla relazione:* *• non è prevista nessuna barriera a protezione degli abitati posti a nord del viadotto Gardesana, sul lato sud della linea;* *• non sono previste mitigazioni in corrispondenza del recettore posto a nord di Cascina Montelungo, in comune di Desenzano del Garda, e in affaccio a una pista di cantiere non asfaltata;* *• non sono previste mitigazioni in corrispondenza dei recettori e delle colture pregiate individuati a nord ella BAP 101 e a nord delle BAP 102 e 103.* *Si richiede pertanto che anche per i suddetti ricettori venga prevista un' adeguata protezione.* *In merito alle precauzioni generali da attuare per ridurre la produzione e il sollevamento delle polveri, le Relazioni di progetto prevedono che vengano operate:* *• la bagnatura periodica delle aree di movimentazione materiale* *• la copertura dei mezzi pesanti adibiti al trasporto di inerti* *• la limitazione della velocità dei mezzi: tale velocità non dovrebbe superare i 30 km/h.*	\	Le situazioni critiche rilevate saranno oggetto di verifiche in fase di progettazione esecutiva e durante le prime fasi di costruzione.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL187	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.2: Verifica di Ottemperanza.* ***B.2.1 Piano di cantierizzazione*** *[Prescrizione 4.2 cpv. 6]* *[.....]* *Oltre a quanto sopra elencato si ritiene opportuno mettere in atto le seguenti ulteriori buone pratiche:* *• lavaggio delle ruote dei mezzi in uscita dal cantiere;* *• lavaggio della viabilità ordinaria, ad esempio con moto spazzatrici, nell'intorno dell'uscita dal cantiere (da valutare con EE.LL. in funzione della situazione viabilistica);* *• installazione di dispositivi antiparticolato sui mezzi operanti all'interno del cantiere;* *• bagnatura delle piste di cantiere, con frequenza da adattare alle condizioni operative e meteorologiche;* *• nelle giornate di intensa ventosità (velocità del vento pari o maggiore a 10 m/s) le operazioni di escavazione/movimentazione di materiali polverulenti dovranno essere sospese.*	\	Quanto richiesto, per quanto non già previsto, nel progetto definitivo, sarà oggetto di integrazione in fase di progetto esecutivo e in fase di cantiere.	SI
RL188	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.2: Verifica di Ottemperanza.* ***B.2.3 Elettromagnetismo*** *[Prescrizione CIPE n. 6]* *Dall'analisi della documentazione presentata si rileva che il proponente ha eseguito:* *• una verifica delle possibili interferenze presenti lungo il tracciato della Linea Primaria (linee telefoniche ed elettriche, strade e autostrade, gasdotti e altre infrastrutture);* *• un censimento dei recettori ricadenti all'interno della semifascia di 50 m da entrambi i lati del corridoio comprendete il tracciato dell'elettrodotto AC/AV 132kV in affiancamento all'elettrodotto 380kV esistente, ricadente nei comuni di Calcinato e Lonato;* *• per tutti i recettori (complessivamente 8) ricadenti sia all'interno della Dpa (Distanza di* *• prima approssimazione) sia entro 50 m dagli elettrodotti è stato eseguito il calcolo del valore dell'induzione magnetica mediante l'impiego di un modello di calcolo tridimensionale, in accordo al DM 29/05/2008.* *Si ritiene necessario che, prima dell' inizio delle attività di lavorazione, venga eseguita una campagna di monitoraggio per la misura dei valori di campo magnetico ed elettrico presso tutti i recettori ricadenti all'interno delle DpA, da effettuarsi secondo le modalità previste dalla norma CEI 211-6. Tale monitoraggio dovrà essere ripetuto durante la fase di Post Operam per la valutazione del rispetto dei limiti di legge.*	\	Una prima campagna di misura ante operam di tipo speditivo è stata già eseguita a seguito di precisa richiesta da parte di MATTM con lettera prot. CTVA-2014-0003831 del 06.11.2014; gli esiti sono stati trasmessi dal Consorzio Cepav due al MATTM in data 03.12.2014 e sono disponibili sul sito del Ministero dell'Ambiente. Misure ante operam e post operam, secondo le modalità previste dalla normativa, saranno eseguite nell'ambito del PMA.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL189	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.2: Verifica di Ottemperanza.* ***B.2.4 Atmosfera*** *Si esprimono le seguenti osservazioni sulla rispondenza degli elementi reperiti nella documentazione rispetto alle principali prescrizioni relative agli impatti sulla qualità dell'aria e relative mitigazioni.* *In merito alla richiesta di approfondire la cantierizzazione dell'opera (cfr. Relazione del progettista 4.2), è stato redatto uno SIA della cantierizzazione, rispetto al quale tuttavia si riscontrano alcune carenze che richiederebbero approfondimenti. Alcune carenze analoghe si riscontrano nei SIA delle opere correlate, con particolare riferimento alle cave. Tali considerazioni sono illustrate nei paragrafi relativi alle varie opere.* *Per quanto riguarda la richiesta relativa all'approfondimento del monitoraggio (cfr. Relazione del progettista 13.4), è stato redatto un piano di monitoraggio ambientale della componente atmosfera. Si rimanda allo specifico capitolo B.3 .* *Per quanto riguarda le prescrizioni relative a misure mitigative in fase di costruzione (cfr. Relazione del progettista punti da 16.a a 16.g), si prende atto di quanto riportato nella relazione sulle relative modalità di applicazione, dato che, trattandosi di prescrizioni legate alla fase di cantiere, la vera e propria ottemperanza è legata alla fase realizzativa ovvero all'esecuzione dei lavori di costruzione. Si ribadisce tuttavia, rispetto ai punti 16.c e 16.d, vista anche la previsione di elevate concentrazioni di polveri derivanti dalle emissioni di cantieri e cave, la necessità di applicare tali azioni mitigative o in alternativa misure di analoga efficacia per il contenimento delle polveri.*	\	Quanto richiesto sarà attuato. Si rimanda a quanto già detto in corrispondenza dei punti RL182, RL186 e RL187.	SI
RL190	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.2: Verifica di Ottemperanza.* ***B.2.5 Agricoltura*** *[Prescrizione CIPE n. 9.1]* *capoverso 1 – Accordi con le associazioni degli agricoltori (rif.: Relazione del progettista, pag. 62)* *Il progetto definitivo conferma l'adozione del Protocollo di Intesa relativo alla tratta Treviglio-Brescia, siglato con le OOPP agricole nel marzo 2010. Al riguardo si richiama la sentenza della Corte costituzionale del 16 giugno 2011 n. 181, in base alla quale le procedure di esproprio devono considerare criteri di indennità basati sui requisiti specifici del bene e sul reale valore commerciale dello stesso.*	Valorizzazione valutata al punto RL033	Premesso che verrà sottoscritto un Protocollo di Intesa con le Associazioni di categoria, si precisa che per la remunerazione degli espropri (acquisizioni o occupazioni temporanee) e delle demolizioni che si renderanno necessari per la realizzazione dell'opera si utilizzeranno le procedure basate sull'attuale legislazione in vigore (Testo Unico di cui al DPR n. 327/2001 modificato dal Dlgs n. 302/2002).	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...]*) - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL191	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.2: Verifica di Ottemperanza.* ***B.2.5 Agricoltura*** *[Prescrizione CIPE n. 9.1]* *capoverso 2 – Impatto sulle aziende agricole (rif.: Relazione del progettista, pag. 63)* *Si evidenzia che gli atti e gli elaborati del progetto definitivo non contengono alcuna valutazione/analisi degli impatti che la realizzazione dell'opera indurrà sulle aziende agricole. Così come non vi è traccia di attenzioni rivolte ai temi della ricomposizione fondiaria, della difesa delle produzioni, della valorizzazione economico-agraria del comprensorio e delle misure di compensazione. Manca inoltre un bilancio del consumo di suolo agricolo tra progetto preliminare e definitivo. Unico elemento rilevabile è costituito Dalla "Carta di suo del suolo" (Tavole da 1-12, scala 1:10000), cui però come già detto non fa seguito alcuna analisi.* *Pur rilevando positivamente l'impegno ad attestare la nuova infrastruttura in affiancamento ad altre esistenti o programmate, riducendo così le aree intercluse, la carenza di elementi conoscitivi e analisi propedeutiche alla definizione di specifiche azioni compensative destinate alle aziende agricole interferite, costituisce una forte criticità del progetto definitivo che dovrà assolutamente trovare adeguato riscontro. È infatti certo che l'importante consumo di suolo agricolo determina un notevole impatto sul comparto agro-produttivo attraversato e sulle imprese del settore intercettate e "fotografate" da una prima interrogazione delle banche dati regionali (DUSAF, SIARL), riportata in coda alla presente nota. Al riguardo si ricorda che il territorio delle Province di Brescia e Mantova attraversato dall'infrastruttura risulta interessato da produzioni vitivinicole di pregio (rif. d.lgs. 228/2001).* *Si rilevano inoltre gli impegni ad assicurare -laddove possibile- l'accesso ai fondi interclusi per garantire il mantenimento dell'attuale uso del suolo e la continuità delle reti di scolo ed irrigue in modo congruente con quanto esistente.*	\	Premesso che il tema è anche oggetto di richiesta di integrazioni di cui alla lettera del MATTM prot. CTVA-2014-0004376 del 23.12.2014 e che le integrazioni sono state trasmesse dal Consorzio Cepav due al MATTM in data 06.02.2015, si precisa che la definizione della ricomposizione fondiaria, trattandosi di argomento difficilemente generalizzabile ma più propriamente riconducibile ad esigenze specifiche di ogni ditta coinvolta in attività di esproprio, potrà essere completatata solo attraverso concordamenti con le singole proprietà attarverso incontri specifici prima della fase esecutiva e della emissione dei relativi Decreti di Occupazione. Si aggiunge inoltre che è comunqe prevista la sottoscrizione di un Protocollo di Intesa con le Associazioni di categoria. Si conferma che tutti gli accessi ai fondi saranno assicurati.	SI
RL192	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.2: Verifica di Ottemperanza.* ***B.2.6 Aspetti idrogeologici*** *[Prescrizione CIPE n. 7]* *capoverso 1* *Dall'analisi della documentazione presentata si rileva che il proponente ha eseguito una verifica della presenza di fontanili, punti di captazione e zone di vulnerabilità consultando rapporti tecnici e documentazione tecnica ufficiale risalente agli anni 1992 e 2003. Si ritiene pertanto necessario, per ottemperare in maniera completa alla prescrizione, che il proponente ripeta la verifica con dati più aggiornati;* *In particolare si dovrà porre attenzione a tutte quelle situazioni in cui la fascia di rispetto dei 200 metri interessa intrinsecamente il tracciato ferroviario. A valle di tale verifica ed aggiornamento, si reputa necessario adottare sistemi di convogliamento e smaltimento delle acque meteoriche che minimizzino gli impatti sia sui punti di captazione che sul contesto idrografico esistente;* *Si raccomanda che durante tutto il periodo di esecuzione dei lavori siano predisposte le necessarie precauzioni per garantire il deflusso delle acque anche in caso di eventi metereologici importanti.* *Nei tratti in cui le lavorazioni andranno ad intercettare la falda si dovranno attuare tutti gli accorgimenti progettuali necessari per garantire il naturale deflusso sotterraneo di falda.* *Nei canali che verranno deviati ed unificati nei punti di sottopasso delle strutture ferroviarie si dovrà porre attenzione alle pendenze, che dovranno essere idonee al deflusso e a garantire il naturale rimpinguamento delle zone a valle, evitando punti di stagnazione.* *Si valuti l'opportunità di effettuare uno studio modellistico in relazione ad eventuali modifiche della circolazione idrica sotterranea che potrebbero incidere sulle acque superficiali in connessione con la falda (con particolare riguardo ai fontanili).*	\	In fase esecutiva si provvederà all'aggiornamento richiesto ed in fase realizzativa si adotteranno le misure richieste.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL193	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.2: Verifica di Ottemperanza.* ***B.2.6 Aspetti idrogeologici*** *[Prescrizione CIPE n. 7]* *capoverso 3* *Dall'analisi dello studio idrogeologico e delle elaborazioni ed interpolazioni presentati per valutare gli impatti che la realizzazione della galleria di Lonato potrebbe generare sugli acquiferi superficiali e sotterranei, si osserva quanto segue:* *• I dati utilizzati per lo studio non sono aggiornati e l'area di studio considerata non si ritiene sufficientemente ampia per caratterizzare la situazione esistente.* *• I dati utilizzati per lo studio sono stati rilevati da piezometri attestati a profondità diverse; questo potrebbe aver generato un errore di ricostruzione delle isopiezometriche.* *• Per quanto riguarda l'identificazione degli acquiferi presenti e il loro andamento spaziale si richiama l'attenzione sulla presenza nell'area di falde sospese, in particolare a sud-est di Lonato. Pertanto si può affermare con molta probabilità che la galleria intercetti la prima falda, attestandosi ad una profondità maggiore della presunta falda sospesa.* *Si reputa pertanto necessario, prima dell'inizio dei lavori, aggiornare e integrare le valutazioni ricostruendo le curve isopiezometriche ed estendendo l'area di studio ad un intorno più significativo lungo il tracciato, per meglio descrivere la situazione esistente.* *Si valuti anche l'eventuale effetto indotto dalla realizzazione della galleria in termini di abbassamento della falda, con ripercussione sui fontanili, laghetti e stagni presenti in zona (Stagno Lavagnone – sito patrimonio UNESCO).*	\	Prima dell'inizio dei lavori saranno effettuati gli aggiornamenti e le integrazioni richieste.	SI
RL194	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.2: Verifica di Ottemperanza.* ***B.2.7 Rumore*** *Nello Studio Acustico è stata presentata l'analisi dei livelli di rumore previsti in corrispondenza dei ricettori, effettuata con elaborazioni modellistiche che hanno calcolato i livelli per ciascun piano degli edifici. Le elaborazioni sono state eseguite sia per lo scenario non mitigato sia per quello con mitigazioni, come richiesto dalla prescrizione.* *Le opere di mitigazione acustica previste, così come descritte nella documentazione esaminata, sono costituite sia da interventi indiretti (barriere) che da interventi diretti sui ricettori. Per quanto riguarda la tipologia di barriere, si prende atto che il progetto impiega su tutta la linea uno specifico tipologico di barriera antirumore che non prevede l'utilizzo di elementi naturali - come, invece, richiesto dalla prescrizione al fine di un miglior inserimento paesaggistico - con la motivazione che essi non garantiscono un'adeguata protezione acustica; nella documentazione non sono presenti approfondimenti o valutazioni a supporto della suddetta motivazione.*	\	La scelta del tipologico di barriera acustica risponde non solo alle esigenze di massime prestazioni dal punto di vista acustico ma anche alla necessità di disporre del miglior barriera in termini di mantenimento nel tempo delle prestazioni acustiche e statiche e di minimo onere manutentivo.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL195	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.2: Verifica di Ottemperanza.* ***B.2.7 Rumore*** *[...] Si rilevano, dai dati dei livelli di rumore post operam riportati in tabella, previsioni di superamento dei limiti di rumore presso recettori. Per queste situazioni il proponente ipotizza interventi diretti al recettore, considerando anche tra i motivi di opzione dell'intervento diretto al recettore quello economico. Al proposito si ritiene di evidenziare che:* *• l'intervento diretto al recettore deve essere considerato una opzione in subordine da perseguire solo se non è possibile ottenere il rispetto del limite in facciata con interventi alla sorgente e sul percorso di propagazione;* *• alla luce della recente sentenza 35 del 9 gennaio 2014 del Consiglio di Stato la ragione economica non può essere considerata di per se stessa valida motivazione per intervenire direttamente al recettore in luogo che sul percorso di propagazione;* *• l'intervento diretto al recettore comporta una serie di vincoli sulla fruizione del recettore (gli ambienti dovrebbero essere fruiti a finestre chiuse e dovrebbero essere in ogni caso garantite adeguate condizioni di climatizzazione e ricambio aria) ed è comunque necessario l'assenso del proprietario per tale tipologia di intervento.* *Per quanto sopra esposto si ritiene che la previsione di interventi diretti al recettore debba essere rivalutata e giustificata adeguatamente nel dettaglio per ogni singolo caso e che vada comunque esclusa se tecnicamente realizzabili in suo luogo interventi di mitigazione sul percorso di propagazione che consentano di conseguire il rispetto dei limiti di rumore in facciata.*	\	I criteri di scelta della tipologia di mitigazione acustica (barriera e/o intervento diretto) sono definiti dalle linee guida di Italferr e sono analoghi a quelli adottati sulle altre tratte ferroviarie.	NO
RL196	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.2: Verifica di Ottemperanza.* ***B.2.7 Rumore*** *[...] Si formulano inoltre le seguenti osservazioni.* *• Si prende atto che le elaborazioni modellistiche sono state effettuate utilizzando lo standard tedesco Shall03 per simulare la propagazione sonora. Si osserva che tale standard è diverso da quello indicato dalla normativa europea per la mappature acustiche e i piani d'azione delle infrastrutture - che per il rumore ferroviario utilizza lo standard RMR 96 dei Paesi Bassi. La motivazione fornita nello studio acustico è che la caratterizzazione della sorgente sonora secondo il modello RMR non è ancora stata realizzata per il parco circolante sulle ferrovie italiane.*	\	Si conferma la motivazione fornita.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL197	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.2: Verifica di Ottemperanza.* ***B.2.7 Rumore*** *[...]* *• I risultati delle simulazioni evidenziano un certo numero di ricettori con livelli di rumore in facciata, nei punti di massimo impatto, superiori ai limiti normativi anche nello scenario mitigato; gli esuberi riguardano in particolare il periodo notturno. Per queste situazioni lo studio acustico procede con la verifica dei limiti in ambiente interno, così come indicato dal DPR 459/98, ipotizzando un abbattimento medio di 18 dB rispetto ai livelli in facciata operato dagli infissi. Qualora neanche i limiti interni siano rispettati, vengono previsti interventi diretti sul ricettore.*	\	Si conferma quanto indicato.	SI
RL198	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.2: Verifica di Ottemperanza.* ***B.2.7 Rumore*** *[...]* *• In considerazione dell'elevato numero di ricettori per i quali le simulazioni modellistiche evidenziano possibili esuberi in facciata anche nello scenario mitigato, si suggerisce di prevedere sopralluoghi a campione finalizzati alla verifica dell'effettivo stato dei serramenti e all'individuazione delle possibili situazioni di non rispetto dei limiti interni.*	\	In fase di progettazione esecutiva per la predisposizione dei relativi progetti saranno eseguiti sopralluoghi finalizzati alla caratterizzazione degli immobili ed alla stima delle effettive caratteristiche e stato degli infissi esistenti per determinare la loro capacità di fonoisolamento al fine di definire gli eventuali interventi da porre in atto per il rispetto dei limiti interni. Come richiesto, saranno effettuati ulteriori sopralluoghi a campione per la valutazione qualitativa delle capacità di fonoisolamento degli infissi presso alcuni ricettori per i quali si è assunto che, a fronte di un superamento del limite acustico in facciata, si rispetti il limite interno.	SI
RL199	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.2: Verifica di Ottemperanza.* ***B.2.7 Rumore*** *[...]* *• In particolare, per i ricettori L116-S-04 e L116-S-09 (Desenzano sul Garda), corrispondenti ad edifici scolastici, i risultati del modello evidenziano esuberi in periodo diurno nello scenario mitigato; assumendo anche per questi due ricettori un fonoisolamento dei serramenti di 18 dB, i livelli diurni interni risultano inferiori del limite di 45 dB in ambiente interno. Stante la tipologia di ricettore (scuole) e gli esuberi evidenziati dal modello, si ritiene opportuno che vengano eseguiti sopralluoghi sul campo finalizzati alla verifica dell'effettivo stato dei serramenti e alla valutazione qualitativa delle loro capacità di fonoisolamento.*	\	Come richiesto, saranno effettuati sopralluoghi presso i ricettori indicati per la valutazione qualitativa delle capacità di fonoisolamento degli infissi.	SI
RL200	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.2: Verifica di Ottemperanza.* ***B.2.7 Rumore*** *[...]* *• Nessuna considerazione risulta possibile circa i recettori di cui al punto 4 parte E delle prescrizioni del Ministero dell'Ambiente, in quanto tale punto è tra gli omissis degli allegati alla delibera CIPE medesima.*	\	Si prende atto.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL201	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.2: Verifica di Ottemperanza.* ***B.2.7 Rumore*** *[...]* *Si ritiene, infine , necessario un monitoraggio acustico post operam da effettuarsi entro tre mesi dall'entrata in esercizio dell'infrastruttura al fine di verificare il rispetto dei limiti di rumore e consentire di individuare e dimensionare eventuali misure di mitigazione acustica che fossero necessarie. Il programma di monitoraggio acustico post operam dovrà indicare localizzazione e modalità delle misure di rumore ed essere inviato ad ARPA ed ai Comuni interessati per le valutazioni di adeguatezza. Al termine del monitoraggio dovrà essere predisposta un relazione sugli esiti del monitoraggio riportante i livelli di rumore rilevati, la valutazione circa la conformità ai limiti e l'indicazione delle eventuali misure di mitigazione acustica che a seguito del monitoraggio fossero necessarie nonché dei tempi della loro attuazione.*	\	Quanto richiesto è già previsto in progetto. Il PMA ed i relativi esisti saranno sottoposti all'organo identificato nell'ambito del richiesto Accordo di Programma.	SI
RL202	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.2: Verifica di Ottemperanza.* ***B.2.8 Vibrazioni*** *[Prescrizione CIPE n. 12]* *E' stato eseguito uno Studio Vibrazionale nel quale sono state individuate le interferenze ferrovia-edifici presenti sul territorio e si è proceduto alla stima delle vibrazioni indotte sui ricettori e del loro effetto in termini di disturbo alle persone e danni agli edifici.* *Si precisa che non si esprimono considerazioni in merito ai danni agli edifici.* *Per gli aspetti riguardanti il disturbo alle persone, lo Studio ha fatto riferimento alla norma UNI 9614, come indicato dalla prescrizione CIPE.* *Le simulazioni effettuate hanno messo in evidenza alcune criticità in termini di disturbo alle persone riconducibili alle vibrazioni indotte dal passaggio dei convogli. Pertanto viene presentata un'approfondita panoramica delle possibili tipologie di interventi di mitigazione che potranno essere realizzati, supportata da dati e studi di letteratura.* *Si prende atto che il progetto, stante le problematiche di sicurezza che potrebbero presentarsi, ha optato per una soluzione di mitigazione di tipo passivo, quale la realizzazione di diaframmi nel terreno, a margine della linea ferroviaria, atti a smorzare le vibrazioni. Resta demandato alla fase di Post Operam il dimensionamento, anche di massima, di tali diaframmi (profondità, larghezza, riempimento, posizione, ecc.), a seguito di adeguate misure atte ad analizzare la distribuzione spettrale delle vibrazioni prodotte dai convogli TAV. La documentazione prodotta, pertanto, non contiene una progettazione di dettaglio per le situazioni di criticità individuate con le modellizzazioni.* *Si richiama, inoltre, che nello Studio Vibrazionale sono individuati gli Edifici Potenzialmente Impattati (EPI) intesi come qualunque edificio utilizzato dalla popolazione situato ad una distanza dalla linea ferroviaria AV inferiore a 30 m. Si ritiene che la fascia di indagine debba essere ampliata nei casi in cui il primo fronte di edifici si trovi entro 50 m dalla ferrovia, al fine di una analisi più accurata e cautelativa degli effetti vibrazionali sui ricettori.*	\	Si conferma che la fascia di verifica con lo strumento del monitoraggio post operam riguarderà una fascia di oltre 60 metri. Sono inoltre previste alcune verifiche fino a 100 metri. In tutti i casi in cui si dovesse rilevare il superamento dei limiti sarà definita e posta in atto la relativa mitigazione finalizzata al rispetto del limite.	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL203	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.2: Verifica di Ottemperanza.* ***B.2.8 Monitoraggio ambientale*** *[Prescrizione CIPE n. 15.3 cpv. 3]* *La documentazione consegnata illustra le risultanze di un censimento di siti, raggruppati in 4 categorie principali (Allevamenti intensivi; Cumuli di materiale; Discariche; Attività produttive) e dei quali non è indicata una specifica procedura di bonifica ai sensi della normativa vigente (d.lgs. 152/06 e s.m.i.); pertanto non è noto se siano stati classificati quali siti contaminati o potenzialmente contaminati (rif. alle definizioni di cui all'art. 240 del suddetto decreto).* *Tali siti sono da definire siti suscettibili di potenziale contaminazione; pertanto dovranno essere oggetto di attenzione in ambito di monitoraggio ante operam e di realizzazione dell'opera stessa.* *Non sono state individuate interferenze con siti per i quali sono realmente in atto procedimenti di bonifica. Tale individuazione dovrà essere svolta, con la collaborazione delle Autorità competenti, preventivamente all'apertura dei cantieri, ai sensi del TUA e relativa delega stabilita dalla Regione Lombardia con L.R. 30/2006) secondo quanto indicato dall'art.34, c.7 del D.L. 133 del 12/9/2014 (c.d. "Decreto Sblocca Italia").* *Anche la "Descrizione dei principali Contaminanti" della matrice acque sotterranee riportata nei documenti analizzati, fornisce solo indicazioni di carattere generale riferibili alla tipologia di siti censiti ma non a precise situazioni specifiche.*	\	Tra le interferenze oggetto del censimento richiamato in istruttoria possono distinguersi siti con criticità note (ad es. discariche autorizzate) e siti con potenziali criticità riconducibili all'uso, attuale o pregresso, delle aree. Anche ai fini di predisposizione del Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da scavo, tali aree sono sede di indagini di caratterizzazione sito-specifiche per la verifica qualitativa delle matrici ambientali sotterranee. Ciò premesso, si provvederà a quanto richiesto.	SI
RL204	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.1 Aspetti generali*** *[Prescrizione CIPE n. 13.1]* *Con riferimento alla prescrizione n.13.1 cpv 2, relativa al processo di condivisione con ARPA dei contenuti del Piano di Monitoraggio Ambientale, si ritiene opportuno che tale attività venga svolta nell'ambito di un Osservatorio Ambientale appositamente istituito.*	\	a cura RFI	RFI
RL205	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.1 Aspetti generali*** *Osservazioni generali sul PMA* *Si riportano in questo paragrafo alcune richieste e indicazioni di carattere generale relativamente ai contenuti del PMA:* *• si evidenzia la necessità di aggiornare i riferimenti normativi e bibliografici per ciascuna componente trattata.*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL206	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.1 Aspetti generali*** *Osservazioni generali sul PMA* *[...]* *• dal momento che il PMA proposto si basa sui contenuti del SIA redatto nel 2003, si ritiene opportuno aggiornare le informazioni territoriali, per confermare/rivedere i punti di impatto e, conseguentemente, definire le aree e i punti di monitoraggio.*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL207	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.1 Aspetti generali*** *Osservazioni generali sul PMA* *[...]* *• la localizzazione di dettaglio dei punti di monitoraggio dovrà essere definita e condivisa con ARPA, anche attraverso sopralluoghi congiunti.*	Per la valorizzazione vedi componenti specifiche	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL208	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.1 Aspetti generali*** *Osservazioni generali sul PMA* *[...]* *• dovrà essere oggetto di accordo con ARPA anche la codifica dei punti di monitoraggio, al fine di agevolare l'integrazione dei dati nei database dell'Agenzia.*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL209	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.1 Aspetti generali*** *Osservazioni generali sul PMA* *[...]* *• i criteri e le modalità di trattamento e valutazione dei risultati del monitoraggio (indicatori, soglie, ecc.) e le eventuali azioni da mettere in atto in caso di criticità dovranno essere stabiliti.*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL210	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.1 Aspetti generali*** *Osservazioni generali sul PMA* *[...]* *• in accordo con ARPA, prima dell'inizio delle attività di monitoraggio AO, attraverso incontri dedicati.*	\	L'osservazione non è chiara.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL211	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.1 Aspetti generali*** *Osservazioni generali sul PMA* *[...]* *• La frequenza e le modalità di restituzione dei dati dovranno essere concordate con ARPA. Indicativamente, i report di monitoraggio dovranno essere resi disponibili con frequenza trimestrale e non semestrale.*	Per la valorizzazione vedi componenti specifiche	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL212	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.1 Aspetti generali*** *Osservazioni generali sul PMA* *[...]* *• La programmazione delle attività di monitoraggio dovrà essere comunicata ad ARPA tramite un cronoprogramma periodico, secondo modalità e tempistiche da concordare.*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL213	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.1 Aspetti generali*** *Osservazioni generali sul PMA* *[...]* *• Dal momento che tra gli obiettivi del monitoraggio ambientale c'è la verifica in fase Post Operam degli scenari previsti nel SIA, si ritiene necessario porre particolare attenzione affinché il PMA comprenda la verifica dell'efficacia delle misure mitigative previste nel SIA stesso.*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL214	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.1 Aspetti generali*** *Osservazioni generali sul PMA* *[...]* *• I contenuti della Relazione Generale dovranno essere uniformati con quelli delle singole Relazioni Specialistiche di ogni componente ambientale.*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL215	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.1 Aspetti generali*** *Osservazioni generali sul PMA* *[...]* *• In considerazione degli obblighi di pubblicizzazione dei dati ambientali, il proponente dovrà predisporre uno specifico SIT, i cui contenuti saranno definiti e concordati nell'ambito dell'Osservatorio Ambientale.*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL216	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.1 Aspetti generali*** *Osservazioni generali sul PMA* *[...]* *A tale proposito, ARPA fa presente la necessità che i dati di monitoraggio siano trasmessi ai propri sistemi in formato XML standard, in conformità al protocollo SOS (Sensor Observation Service), affinché siano integrabili nei propri sistemi di gestione dei dati.*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL217	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.2 Atmosfera*** *Metodiche e parametri di monitoraggio* *• Dovrà essere stralciata dal PMA la misura del parametro PTS, poiché non più significativa.*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL218	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.2 Atmosfera*** *Metodiche e parametri di monitoraggio* *• In linea con quanto previsto in via sperimentale per la tratta Treviglio – Brescia, al fine di valutare l'impatto dell'infrastruttura ferroviaria sulla presenza di metalli in atmosfera, si propone di eseguire il monitoraggio dei parametri arsenico, nichel, cadmio, piombo, rame, ferro, cromo e zinco, in una postazione a distanza massima di 100 m dalla linea ferroviaria, durante le fasi AO (1 mese) e PO (1 mese con traffico ferroviario a pieno regime).*	\	Si ritiene che la postazione già prevista sul Lotto Funzionale Treviglio - Brescia sia rappresentativo anche per il Lotto funzionale in oggetto.	NO
RL219	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.2 Atmosfera*** *Frequenza delle misure* *• Le campagne di monitoraggio in fase AO e PO dovranno avere una durata di 30 giorni (anziché 15).*	\	Poiché non sono attese interferenze sulla compomnte atmosfera generate dall'esercizio ferroviario il PMA non prevede per tale componnente la fase post operam, conseguentemente l'osservazione non può essere accolta.	NO
RL220	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.2 Atmosfera*** *Frequenza delle misure* *• In fase di CO il monitoraggio dovrà avere su tutti i punti frequenza trimestrale ed essere eseguito in concomitanza alle attività più impattanti dal punto di vista dell'emissione delle polveri.*	€ 840.000	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL221	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.2 Atmosfera*** *Frequenza delle misure* *• In merito alla validità dei dati in caso di giornate con pioggia, si ritiene non idoneo il criterio adottato e si propone, invece, di ritenere non valide le misure qualora la precipitazione giornaliera cumulata sia superiore ad 1 mm. Le campagne andranno pertanto prolungate di tanti giorni quanti sono i giorni di pioggia occorsi.*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL222	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.2 Atmosfera*** *Localizzazione punti di monitoraggio* *• Per quanto riguarda il numero e l'ubicazione dei punti di monitoraggio nonché le fasi di indagine e le metodiche di rilievo da applicare presso ciascuno di essi, si rimanda ad un confronto con ARPA in fase di redazione del PMA esecutivo.*	€ 358.000	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL223	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.2 Atmosfera*** *Valutazione dei risultati* *• Per ogni punto di monitoraggio dovrà essere predisposta una scheda descrittiva, con foto del sito di misura, planimetria del luogo (CTR e foto aerea), localizzazione e coordinate ecc.*	\	Per ogni punto di monitoraggio sarà predisposta una scheda descrittiva, con foto del sito di misura, planimetria del luogo (CTR e foto aerea), localizzazione e coordinate ecc.	SI Già Previsto
RL224	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.2 Atmosfera*** *Valutazione dei risultati* *• Dovranno essere concordati con ARPA, in sede di progetto esecutivo, i contenuti delle schede di misura per la restituzione dei risultati del monitoraggio.*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL225	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.2 Atmosfera*** *Valutazione dei risultati* *• Dovrà essere concordata con ARPA la modalità di individuazione delle criticità, in particolare dovranno essere definiti degli indicatori e le relative soglie di attenzione e di intervento, i tempi di segnalazione, le azioni da intraprendere, ecc*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL226	Regione Lombardia	Borgosatollo	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.2 Atmosfera*** *Rispetto alle singole situazioni puntuali si segnala:* *• In Comune di Borgosatollo, presso l'azienda agricola Ancellotti e la Cascina "Quarti di sotto" di Borgosatollo sono censiti due recettori abitativi per la componente rumore nell'ambito della mitigazione del fronte di avanzamento lavori che non sono però stati considerati per la mitigazione antipolvere.*	\	Le barriere mobili antipolvere costituiscono una dotazione del sistema cantierizzazione. Il loro esatto posizionamento sarà valutato in fase realizzativa anche con l'ausilio degli esiti del monitoraggio ambientale.	SI
RL227	Regione Lombardia	Borgosatollo	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.2 Atmosfera*** *[.....]* *• ai fini della mitigazione delle polveri e dei rumori dovrà essere preso in considerazione quale recettore anche l'azienda La Valbona in comune di Borgosatollo in quanto localizzata a ridosso della cava di prestito BS10*	\	L'osservazione risulta superata in relazione al mutato scenario dell'approvvigionamento degli inerti vedi RL345.	NO SUPERATO
RL228	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.3 Acque superficiali*** *In riferimento a quanto previsto dalla prescrizione 4.2 E, prima della predisposizione del PMA esecutivo, dovranno essere individuati e descritti i corsi d'acqua che saranno interessati da prelievi o scarichi legati alle attività di cantiere, con specifico riferimento alla presenza di acqua nei vari periodi dell'anno, alle portate medie e ai periodi di piena e di magra. Queste informazioni consentiranno di impostare e programmare adeguatamente in monitoraggio.*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL229	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.3 Acque superficiali*** *Si ricorda che scarichi e captazioni vanno autorizzati dalle Autorità competenti, secondo la normativa vigente. Il monitoraggio dovrà pertanto tener conto di eventuali prescrizioni contenute nei relativi atti autorizzativi.*	\	Quanto richiesto sarà recepito nel corso delle attività di realizzazione delle opere	SI
RL230	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.3 Acque superficiali*** *Si ricorda inoltre che secondo la normativa vigente non è più possibile il trattamento delle acque in vasca Imhoff, per cui dovranno esser previsti sistemi di depurazione alternativi.*	\	Si prende atto dell'osservazione. In sede di progettazione esecuitva si adotteranno sistemi alternativi consentiti dalla normativa vigente.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL231	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.3 Acque superficiali*** *Metodiche e parametri di monitoraggio* *• Il set di parametri analitici dovrà eventualmente essere integrato prevedendo l'analisi di fluoruri, cianuri, erbicidi, solventi e/o altre sostanze elencate alle tab. 1/A e 1/B del D.M. 260/2010, nel caso in cui ne sia previsto l'utilizzo per le lavorazioni o la manutenzione della linea in fase di esercizio.*	\	Poiché non sono attese interferenze sulla compomnte ambiente idrico superficiale generate dall'esercizio ferroviario il PMA non prevede per tale componnente la fase post operam, conseguentemente l'osservazione non può essere accolta.	NO
RL232	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.3 Acque superficiali*** *Metodiche e parametri di monitoraggio* *• Per tutti i corsi d'acqua naturali ed artificiali con substrato non cementato nonché per i fontanili, il monitoraggio dovrà interessare anche le comunità macrobentonica, diatomica e macrofitica, secondo quanto previsto dal D.M. 260/2010.*	€ 1.240.000	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL233	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.3 Acque superficiali*** *Metodiche e parametri di monitoraggio* *• Dovrà inoltre essere prevista l'applicazione dell'indice IFF nelle fasi di Ante e Post Operam, su alcuni corsi d'acqua da stabilire in accordo con ARPA. I rilievi dovranno essere eseguiti per l'intero tratto compreso tra le stazioni di monte e di valle o, qualora non fosse possibile, soltanto in corrispondenza delle due stazioni di monitoraggio.*	€ 10.000	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL234	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.3 Acque superficiali*** *Metodiche e parametri di monitoraggio* *• La strumentazione, le modalità di campionamento e le analisi dovranno essere conformi alle norme di qualità vigenti; i laboratori di analisi dovranno essere accreditati (ACCREDIA).*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL235	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.3 Acque superficiali*** *Metodiche e parametri di monitoraggio* *• Gli strumenti di campo dovranno essere periodicamente tarati ed i certificati dovranno essere resi disponibili.*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL236	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.3 Acque superficiali*** *Metodiche e parametri di monitoraggio* *• I campioni prelevati dovranno essere conservati e analizzati secondo i "Metodi APAT-IRSA".*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL237	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.3 Acque superficiali*** *Frequenza delle misure* *• Il monitoraggio AO dovrà prevedere l'esecuzione di almeno 2 campionamenti rappresentativi delle diverse condizioni stagionali, da fissare in accordo con ARPA.*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL238	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.3 Acque superficiali*** *Frequenza delle misure* *• Si ritiene opportuno estendere il monitoraggio anche alla fase Post Operam, effettuando 2 misure rappresentative delle diverse condizioni stagionali, al fine di verificare il ripristino delle condizioni ecologiche dei corsi d'acqua.*	€ 95.200	In fase di revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE, quanto richiesto sarà recepito limitatatmente alle postazioni per le quali alla fine del corso d'opera si sarà rilevata una alterazione riconducibile anche parzialmente alla costruzione della linea AV.	SI parziale
RL239	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.3 Acque superficiali*** *Localizzazione punti di monitoraggio* *• La scelta dei corsi d'acqua da monitorare e l'ubicazione delle sezioni di campionamento dovranno essere oggetto di condivisione con ARPA in fase di elaborazione del PMA esecutivo.*	€ 652.000	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE. La valorizzazione si riferisce anche a modifiche di set dei parametri e incrementi puntuali di frequenza. Vedi anche RV078, RV086 e RV087.	SI
RL240	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.3 Acque superficiali*** *Valutazione dei risultati* *• Dovranno essere concordati con ARPA, in sede di progetto esecutivo, i contenuti delle schede di misura per la restituzione dei risultati del monitoraggio.*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL241	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.3 Acque superficiali*** *Valutazione dei risultati* *• Dovrà essere concordata con ARPA la modalità di individuazione delle criticità, in particolare dovranno essere definiti degli indicatori e le relative soglie di attenzione e di intervento, i tempi di segnalazione, le azioni da intraprendere, ecc.*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL242	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.4 Acque sotterranee*** *Metodiche e parametri di monitoraggio* *• Si reputa opportuno valutare l'integrazione del set di analiti proposto con i seguenti parametri: Clorurati, Fluoruri, e fitofarmaci, normati secondo allegato V parte IV della 152/2006, nel caso in cui ne sia previsto l'utilizzo per le lavorazioni o la manutenzione della linea in fase di esercizio.*	\	Poiché non sono attese interferenze sulla componente ambiente idrico sotterraneo generate dall'esercizio ferroviario il PMA non prevede per tale componente la fase post operam, conseguentemente l'osservazione non può essere accolta.	NO
RL243	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.4 Acque sotterranee*** *Metodiche e parametri di monitoraggio* *• Per le modalità di prelievo/conservazione dei campioni ed analisi di laboratorio si deve fare riferimento al documento "Metodi analitici per le acque" APAT e IRSA-CNR. In ogni caso i campioni di acqua prelevati dovranno essere conservati a temperatura di 4°C e trasmessi al laboratorio entro 24h dal prelievo.*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL244	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.4 Acque sotterranee*** *Metodiche e parametri di monitoraggio* *• Per l'aliquota destinata all'analisi dei metalli, la filtrazione e la successiva acidificazione dovranno essere eseguite direttamente in campo.*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...]*) - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL245	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.4 Acque sotterranee*** *Metodiche e parametri di monitoraggio* *• Il prelievo del campione di acqua dovrà avvenire dopo un corretto spurgo, tramite idonea pompa sommersa. Il pompaggio dell'acqua durante lo spurgo non deve provocare un richiamo improvviso, con brusche cadute di acqua all'interno della colonna, onde evitare fenomeni di torbidità. Per appurare l'efficienza dello spurgo e per un controllo della stabilità e della qualità dei campioni è necessario effettuare, in tempi diversi (prima, durante e dopo lo spurgo), le determinazioni analitiche dei parametri in situ (pH, temperatura, conducibilità elettrica specifica, potenziale RedOx e Ossigeno disciolto). Le acque di spurgo dovranno essere raccolte e smaltite secondo la normativa vigente.*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL246	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.4 Acque sotterranee*** *Metodiche e parametri di monitoraggio* *• Le analisi chimiche dovranno essere eseguite presso laboratori accreditati alla norma UNI CEI EN ISO/IEC 17025 e, comunque, le metodiche analitiche dovranno essere concordate e condivise con ARPA prima dell'inizio del monitoraggio AO.*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL247	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.4 Acque sotterranee*** *Metodiche e parametri di monitoraggio* *• Si raccomanda che la misura del livello statico sia espressa nella duplice notazione in m da p.c. e in m s.l.m.*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE. Vedi anche RV089.	SI
RL248	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.4 Acque sotterranee*** *Frequenza delle misure* *• Per ciascuna fase di monitoraggio dovranno essere previste le seguenti frequenze:* *- fase AO (della durata di 1 anno): 4 misure del set completo dei parametri che descrivano le variazioni stagionali;* *- fase di CO (per tutta la durata delle lavorazioni fino allo smantellamento dei cantieri): misure con cadenza trimestrale (4 campagne/anno) sul set completo dei parametri;* *- fase di PO (della durata di 1 anno): 4 misure del set completo dei parametri che descrivano le variazioni stagionali.*	\	Quanto richiesto, relativamente alle fasi ante operam e corso d'opera, sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE. Poiché non sono attese interferenze sulla compomnte ambiente idrico sotterraneo generate dall'esercizio ferroviario il PMA non prevede per tale componnente la fase post operam, conseguentemente l'osservazione inerente il post operam non può essere accolta.	SI parziale

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL249	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.4 Acque sotterranee*** *Frequenza delle misure* *• Per ciascuna coppia di punti a monte e valle idrogeologico rispetto alle opere il monitoraggio dovrà essere effettuato nello stesso giorno.*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL250	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.4 Acque sotterranee*** *Localizzazione punti di monitoraggio* *• I punti di monitoraggio dovranno essere localizzati per coppie monte-valle idrogeologico nelle aree in cui le attività di cantierizzazione e costruzione dell'opera andranno ad interferire con la falda (ad es. scavi di gallerie o trincee, opere di fondazione, iniezioni in profondità mediante jet grouting, aree di cava, aree di lavorazione e stoccaggio di materiali potenzialmente inquinanti, etc), tenendo conto della direzione di flusso principale e di eventuali situazioni locali (es. falde sospese) emerse in fase progettuale e confermate in fase di AO.*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL251	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.4 Acque sotterranee*** *Localizzazione punti di monitoraggio* *• Sulla base dei criteri sopra esposti, in fase di redazione del PMA esecutivo, dovrà essere concordata con ARPA la localizzazione dei punti di monitoraggio.*	€ 916.000	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE. La valorizzazione comprende modifiche al set di parametri e a variazioni puntuali di frequenza. Vedi anche RV088	SI
RL252	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.4 Acque sotterranee*** *Localizzazione punti di monitoraggio* *• Nel caso in cui saranno utilizzati per il monitoraggio piezometri o pozzi già esistenti, sarà necessario acquisire informazioni in merito alle caratteristiche tecniche, stratigrafiche e funzionali degli stessi. In tal caso, nella fase di censimento, sarà necessario contattare gli enti gestori dei punti di captazione stessi.*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL253	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.4 Acque sotterranee*** *Localizzazione punti di monitoraggio* *• Tutti i piezometri di nuova realizzazione dovranno essere spinti almeno fino alla prima falda ed essere muniti, per l'intera lunghezza di porzione satura, di tubazione microfessurata. Per il corretto posizionamento dei tratti fessurati si considerino le fluttuazioni stagionali della falda.*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL254	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.4 Acque sotterranee*** *Localizzazione punti di monitoraggio* *• Si valuti la possibilità di realizzare piezometri con misuratori in continuo del livello di falda in prossimità dei fontanili di rilevanza ambientale, al fine di rilevare eventuali variazioni potenzialmente responsabili di prosciugamenti delle polle.*	€ 60.000	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL255	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.4 Acque sotterranee*** *Valutazione dei risultati* *• Dovranno essere concordati con ARPA, in sede di progetto esecutivo, i contenuti delle schede di misura per la restituzione dei risultati del monitoraggio.*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL256	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.4 Acque sotterranee*** *Valutazione dei risultati* *• Dovrà essere concordata con ARPA la modalità di individuazione delle criticità, in particolare dovranno essere definiti degli indicatori e le relative soglie di attenzione e di intervento, i tempi di segnalazione, le azioni da intraprendere, ecc.*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL257	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.4 Acque sotterranee*** *Valutazione dei risultati* *• Nel caso in cui nell'ambito del monitoraggio venissero riscontrati superamenti delle concentrazioni soglia di contaminazione per le acque sotterranee (d.lgs. 152/06 Parte IV, Titolo V, Allegato 5, tabella 2), fatti salvi gli obblighi di legge, dovrà essere concordata una specifica procedura di azione nell'ambito del PMA.*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL258	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.5 Rumore*** *[Prescrizione CIPE n. 13.2]* *Il PMA proposto prevede […]* *Metodiche di monitoraggio* *• Per le misure con metodiche R1, R8, R24 si richiede che sia acquisito l'andamento temporale del LAeq con tempo di integrazione pari a 1 sec. con restituzione delle time history.*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL259	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.5 Rumore*** *Metodiche di monitoraggio* *• Per le misure relative al FAL e ai cantieri dovranno essere acquisiti gli spettri e restituite le time history con passo 1 sec. a bande di 1/3 di ottava e i parametri LAF, LAFmax, LAFmin.*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL260	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.5 Rumore*** *Metodiche di monitoraggio* *• LAImax, LASmax. Si chiede inoltre di prevedere esplicitamente l'individuazione delle componenti tonali e impulsive.*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL261	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.5 Rumore*** *Metodiche di monitoraggio* *• Per le misure di tipo R24 in fase di ES tra i parametri da restituire occorre prevedere il parametro LAeq,TR, elaborato secondo le indicazioni del DM 16/03/98, Allegato C, punto 1.*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL262	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.5 Rumore*** *Metodiche di monitoraggio* *• Dovrà essere concordata con ARPA in fase esecutiva la modalità di esecuzione delle misure di differenziale (R4a), anche in considerazione delle possibili difficoltà ad effettuare rilievi in ambiente abitativo collegate all'accesso a proprietà private.*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL263	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.5 Rumore*** *Metodiche di monitoraggio* *• Sempre in considerazione delle possibili difficoltà ad effettuare rilievi in ambiente abitativo, si valuterà, in accordo con ARPA, l'effettiva opportunità di prevedere misure di tipo R8.*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL264	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.5 Rumore*** *Metodiche di monitoraggio* *• Si osserva che nella Tab. 3.5.A ("Sintesi della tipologia di misura nelle diverse fasi a seconda del recettore") sono previste misure di tipo R4a anche per le fasi Ante Operam e Ante Esercizio. Si ritiene che le misure di differenziale siano significative solo per la fase di costruzione (CO).*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL265	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.5 Rumore*** *Metodiche di monitoraggio* *• Si ritiene opportuno che per il monitoraggio AO siano previste misure settimanali (R7) qualora la sorgente principale del clima acustico attuale sia rappresentata da viabilità esistente di una certa rilevanza (autostrade, strade statali e provinciali); questo al fine di una miglior caratterizzazione del contributo stradale ai livelli di rumore.*	€ 24.000	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL266	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.5 Rumore*** *Metodiche di monitoraggio* *• Per i rilievi di tipo R24 in fase di ES, occorre esplicitare la modalità con cui gli eventi sonori registrati durante la misura saranno correlati agli effettivi transiti ferroviari occorsi durante la misura al fine del calcolo del LAeq,TR, ferroviario. A tal fine è necessario acquisire anche i dati relativi alla velocità di transito dei convogli.*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL267	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.5 Rumore*** *Frequenza delle misure* *• Si ritiene necessario che in tutti i punti previsti dal PMA sia effettuato il monitoraggio Ante Operam, al fine di avere un termine di riferimento e confronto della situazione acustica del sito in assenza delle lavorazioni e del nuovo esercizio AV/AC. La misura AO potrà eventualmente non essere eseguita su punti dedicati al monitoraggio dell'infrastruttura in esercizio interni alla fascia di pertinenza di 250 m, in assenza di infrastrutture in affiancamento, previo accordo con ARPA.*	€ 12.000	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE. Si valutare anche i casi in cui non sia necessaria la fase ante operam per assenza di sorgenti di rumore di rilievo.	SI
RL268	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.5 Rumore*** *Frequenza delle misure* *• Per il monitoraggio del Fronte Avanzamento Lavori in fase di CO, è necessario che i rilievi siano eseguiti con cadenza trimestrale per tutto il periodo in cui il ricettore è interessato dal FAL. La frequenza dovrà essere intensificata nel caso di criticità evidenziate dal monitoraggio e/o da lamentele da parte dei residenti.*	€ 190.500	I rilievi di corso d'opera saranno eseguiti con cadenza trimestrale per tutto il periodo in cui il ricettore è interessato da lavorazioni rumorose presso il FAL. Ciò sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL269	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.5 Rumore*** *Frequenza delle misure* *• Analogamente, in caso si riscontrassero criticità in fase di CO legate all'attività di cantieri e/o cave, i rilievi dovranno essere intensificati, allo scopo di tenere sotto controllo le attività generatrici dell'impatto rilevato.*	€ 64.000	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL270	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.5 Rumore*** *Frequenza delle misure* *• Il monitoraggio per la fase di ES dovrà partire con l'infrastruttura in condizione a regime.*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL271	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.5 Rumore*** *Frequenza delle misure* *• Si ritiene opportuno indicare i punti in cui saranno previste sia misure AO (finalizzate al confronto con la fase di costruzione) che misure AE (finalizzate al confronto con la fase di esercizio ferroviario).*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL272	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.5 Rumore*** *Frequenza delle misure* *• Le misure dovranno essere eseguite in condizioni meteorologiche conformi a quanto previsto dal DM 16/03/1998. Per le misure settimanali sarà concordata con ARPA una regola di accettabilità dei dati rilevati in presenza di eventi meteorici.*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL273	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.5 Rumore*** *<u>Localizzazione punti di monitoraggio</u>* *Per quanto riguarda il numero e l'ubicazione dei punti di monitoraggio nonché le fasi di indagine e le metodiche di rilievo da applicare presso ciascuno di essi, si rimanda ad un confronto con ARPA in fase esecutiva.* *In particolare, dovranno essere attentamente valutati e concordati con ARPA i seguenti aspetti:* *• i punti interni alla fascia di pertinenza 250 m, in assenza di infrastrutture in affiancamento, per i quali il PMA non prevede il monitoraggio Ante Operam (par. 5.2.1 e Allegato 1);* *• i punti per i quali è prevista la metodica R1 (4 campionamenti di 1 h ciascuno all'interno della stessa giornata) - si ritiene infatti che per la caratterizzazione del rumore prodotto dalle attività di cantiere e dal FAL sia più correttamente significativa una misura di 24h;* *• la finalità dei punti di tipo "Caratterizzazione ambientale" per i quali è prevista la sola misura di AO e non quelle per le fasi successive (CO, ES).*	€ 142.000	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL274	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.5 Rumore*** *<u>Valutazione dei risultati</u>* *• Dovranno essere concordati con ARPA, in sede di progetto esecutivo, i contenuti delle schede di misura per la restituzione dei risultati dei rilievi.*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL275	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.5 Rumore*** *<u>Valutazione dei risultati</u>* *• In merito "alla possibilità di utilizzare dati di campagne di monitoraggio sulla componente rumore già disponibili" (par. 5.1.1) si ritiene che essi debbano essere considerati esclusivamente a titolo informativo, essendo stati rilevati per finalità e con metodiche diverse rispetto a quelle previste dal PMA.*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL276	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.5 Rumore*** *<u>Valutazione dei risultati</u>* *• Per i rilievi di CO dovrà essere concordata con ARPA la modalità di individuazione delle criticità, in particolare dovranno essere definiti degli indicatori e le relative soglie di attenzione e di intervento, i tempi di segnalazione, le azioni da intraprendere, ecc.*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL277	Regione Lombardia	Azzano Mella	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.5 Rumore*** *Rispetto a situazioni puntuali si segnala:* *• Si evidenzia che nel territorio comunale di Azzano Mella, tra i ricettori di rumore e vibrazioni è stato rilevato un unico edificio (cascina Fenilnuovo) posto in lato Sud a circa 25 m dall'infrastruttura. Si segnala che in prossimità della futura linea ferroviaria sono presenti altri tre cascinali non rilevati tra i ricettori:* *- Cascina Fornasetta, a destinazione prevalentemente residenziale, posta a circa 270 metri dall'infrastruttura, in lato Nord;* *- Cascina Cizzanello, a destinazione residenziale ed agricola, posta a circa 360 metri dall'infrastruttura, in lato Nord;* *- Cascina Bonifica, a destinazione residenziale ed agricola, posta a circa 410 metri dall'infrastruttura, in lato Sud.* *Tali recettori dovranno essere inseriti anche i suddetti fabbricati tra i ricettori da monitorare, per l'installazione di eventuali schermature fonoassorbenti o di abbattimento delle vibrazioni.*	\	L'ambito di riferimento per le verifiche acustiche ferroviarie è di 250 metri ad eccezione dei ricettori più sensibili (come scuole e ospedali) per i quali la fascia di indagine e verifica è di 500 metri.	NO
RL278	Regione Lombardia	Borgosatollo	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.5 Rumore*** *• prevedere o estendere la barriera antirumore presso i seguenti recettori localizzati in Comune di Borgosatollo: cascina Dusi, azienda agricola Ancellotti ed area verde di mitigazione della SP19 presso il torrente Garza con percorso interno riservato a pedoni e biciclette in quanto l'assenza di mitigazione dell'impatto acustico e visivo vanificherebbe la sua funzione originaria.*	\	L'ubicazione delle barriere è il risultato degli esiti delle suimulazioni acustiche finalizzate al rispetto della normativa. Eventuali mitigazioni acustiche integrative potranno essere poste in opera a seguito delle verifiche post operam in occasione del monitoraggio ambientale nei casi di superamento dei limiti.	NO
RL279	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.6 Vibrazioni*** *<u>Prescrizione CIPE n. 13.2</u>* *Il PMA elaborato prevede il monitoraggio per le tre fasi, Ante Operam, Corso d'Opera e Post Operam (esercizio ferroviario) e contiene la localizzazione dei punti, la descrizione delle metodiche di rilievo e le tempistiche.* *<u>[Osservazioni sul PMA]</u>* *Si fa presente che la norma UNI ISO 5347:1993 citata nel PMA è stata ritirata senza sostituzione nel 2006.*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL280	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.6 Vibrazioni*** *Metodiche di monitoraggio* *• Le misure devono essere condotte al primo e ultimo piano fuori-terra. Gli accelerometri devono essere collocati al centro della stanza, con gli assi in corrispondenza rispettivamente della linea ferroviaria, la sua perpendicolare e la verticale. Qualora non sia possibile accedere all'interno del primo piano fuori terra, gli accelerometri potranno essere collocati anche all'esterno dell'edificio, mantenendo la distanza entro un metro dallo stesso, tenendo conto del differente tipo di terreno.*	\	Quanto richiesto è già previsto dal progetto di monitoraggio ambientale	SI Già Previsto
RL281	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.6 Vibrazioni*** *Metodiche di monitoraggio* *• Durante tutto il tempo della misura debbono essere evitate interferenze con movimenti dovuti a persone eventualmente presenti; nel caso fosse impossibile, la misura dovrà essere schermata.*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL282	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.6 Vibrazioni*** *Frequenza delle misure* *• Si richiede di specificare meglio la localizzazione temporale della fase Ante Esercizio in quanto, come formulata, si ritiene assimilabile ad un Ante Operam replicato al termine della fase di cantierizzazione.*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL283	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.6 Vibrazioni*** *Frequenza delle misure* *• E' necessario prevedere per la fase di CO misure trimestrali nei punti lungo il Fronte Avanzamento Lavori e misure semestrali nei punti relativi ai Cantieri, programmando le misure contestualmente alle lavorazioni più impattanti. Tali frequenze potranno essere intensificate in caso di criticità evidenziate dal monitoraggio e/o di lamentele da parte dei residenti.*	€ 105.000	In fase di CO, anche in relazione al limitato impatto atteso, le misure di vibrazioni saranno con frequenza semestrale e non una tantum (come previsto dal PMA) nei punti lungo il Fronte Avanzamento Lavori in occasione delle lavorazioni critiche dal punto di vista delle vibrazioni. Misure semestrali nei punti relativi ai Cantieri, programmando le misure sempre contestualmente alle lavorazioni più impattanti. Tali frequenze potranno essere intensificate in caso di criticità.	Si parziale
RL284	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.6 Vibrazioni*** *Frequenza delle misure* *• Per la fase di PO deve essere prevista 1 misura presidiata per ogni punto che comprenda almeno 4 passaggi per ogni binario e per ogni tipologia di convoglio. Pertanto la durata della misura sarà adeguata al fine di comprendere i passaggi di cui sopra e, comunque, non inferiore a 2 ore.*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL285	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.6 Vibrazioni*** *Frequenza delle misure* *• Le misure di PO dovranno essere svolte quando il traffico ferroviario sarà a regime.*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL286	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.6 Vibrazioni*** *Localizzazione punti di monitoraggio* *• La localizzazione dei punti di misura dovrà essere oggetto di condivisione con ARPA in fase di elaborazione del PMA esecutivo.*	€ 40.400	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL287	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.6 Vibrazioni*** *Localizzazione punti di monitoraggio* *• Dovranno essere eseguite misure sui ricettori per i quali le simulazioni modellistiche eseguite nell'ambito dello Studio Vibrazionale hanno evidenziato possibili criticità in fase di esercizio (per ricettori tra loro vicini potrà essere eseguita la misura solo su quello più esposto):*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL288	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.6 Vibrazioni*** *Valutazione dei risultati* *• Per ogni punto di monitoraggio dovrà essere predisposta una scheda descrittiva, con foto del ricettore monitorato, planimetria del luogo (CTR e foto aerea), localizzazione e coordinate ecc.*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL289	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.6 Vibrazioni*** *Valutazione dei risultati* *• Dovranno essere concordati con ARPA, in sede di progetto esecutivo, i contenuti delle schede di misura per la restituzione dei risultati dei rilievi.*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL290	Regione Lombardia	Azzano Mella	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.6 Vibrazioni*** *Rispetto a situazioni puntuali di dettaglio si segnala:* *• In considerazione dell'estrema vicinanza della Cascina Fenilnuovo in Comune di Azzano Mella (progressiva 77+475) all'infrastruttura ferroviaria in oggetto e del fatto che la stessa è classificata nel vigente P.G.T. come edificio rurale di interesse storico-ambientale, si prescrive un'analisi approfondita delle vibrazioni ivi prodotte dall'esercizio della linea di Alta Velocità, in relazione alla conservazione del fabbricato ed al confort abitativo dei suoi residenti.*	€ 9.000	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL291	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.7 Campi elettromagnetici (CEM)*** *In riferimento all'esecuzione delle misure di induzione magnetica si ritiene necessario che il PMA venga aggiornato con il riferimento normativo al DM 29 maggio 2008 "Approvazione delle procedure di misura e valutazione dell'induzione magnetica (G U. 153 del 2/7/2008)".*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL292	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.7 Campi elettromagnetici (CEM)*** *Metodiche di monitoraggio* *Si ritiene necessario che nel PMA Esecutivo vengano specificati il modello e le caratteristiche tecniche della strumentazione utilizzata per le misure, con specifico riferimento all'accuratezza e al range di misura.*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL293	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.7 Campi elettromagnetici (CEM)*** *Frequenza delle misure* *• Le misure di induzione magnetica da svolgere in fase di Ante Operam presso i ricettori per i quali è stata verificata in campo la compresenza di sorgenti preesistenti entro una distanza di almeno 50 m dalla linea ferroviaria dovranno avere una durata di 24h anziché di 1h.*	€ 2.500	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL294	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.7 Campi elettromagnetici (CEM)*** *Frequenza delle misure* *• Le misure di Post Operam dovranno essere effettuate quando il sistema ferroviario sarà a regime.*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL295	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.7 Campi elettromagnetici (CEM)*** *Localizzazione punti di monitoraggio* *• Si ritiene opportuno effettuare delle misure di monitoraggio presso Sezioni Tipologiche da individuare lungo la linea di contatto al fine di verificare la validità del modello previsionale, per valutare gli effetti indotti dal campo magnetico generato dal sistema di alimentazione della linea AC/AV.*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL296	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.7 Campi elettromagnetici (CEM)*** *Localizzazione punti di monitoraggio* *• Per ciò che riguarda il tracciato dell'elettrodotto da 132 kV nei comuni di Calcinato e Lonato, si ritiene necessario che venga eseguita una campagna di monitoraggio nelle fasi di Ante Operam e Post Operam presso tutti i recettori ricadenti all'interno delle Dpa calcolate.*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL297	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.7 Campi elettromagnetici (CEM)*** *Localizzazione punti di monitoraggio* *• La localizzazione dei punti dovrà essere concordata con ARPA, anche tramite sopralluoghi in campo.*	€ 17.900	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL298	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.7 Campi elettromagnetici (CEM)*** *Valutazione dei risultati* *• Per ogni punto di monitoraggio dovrà essere predisposta una scheda descrittiva, con foto del ricettore monitorato, planimetria del luogo (CTR e foto aerea), localizzazione e coordinate ecc.*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL299	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.7 Campi elettromagnetici (CEM)*** *Valutazione dei risultati* *• Dovranno essere concordati con ARPA, in sede di progetto esecutivo, i contenuti delle schede di misura per la restituzione dei risultati dei rilievi.*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL300	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.8 Suolo*** *Il monitoraggio dovrà essere finalizzato al controllo della qualità delle proprietà pedologiche della componente suolo, affinché l'area restituita al termine dei lavori non presenti un aumento delle criticità e/o un peggioramento delle funzionalità rispetto alle condizioni iniziali.*	\	Quanto richiesto è già previsto nel progetto	SI Già Previsto
RL301	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.8 Suolo*** *Metodiche e parametri di monitoraggio* *Allo scopo di verificare l'assenza di impatti derivanti dalla realizzazione delle opere sulla funzionalità del suolo, si ritiene che il PMA debba prevedere le seguenti tipologie di indagini:* *• Trivellazioni, per la verifica dell'omogeneità pedologica dell'area;*	\	Quanto richiesto è già previsto nel progetto	SI Già Previsto
RL302	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.8 Suolo*** *Metodiche e parametri di monitoraggio* *[...]* *• Profili pedologici per la caratterizzazione pedologica del sito*	\	Quanto richiesto è già previsto nel progetto	SI Già Previsto
RL303	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.8 Suolo*** *Metodiche e parametri di monitoraggio* *[...]* *• Campionamento di orizzonti pedologici del profilo*	\	Quanto richiesto è già previsto nel progetto	SI Già Previsto
RL304	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.8 Suolo*** *Metodiche e parametri di monitoraggio* *[...]* *• Campionamento medio omogeneizzato dell'orizzonte soggetto a scotico (un campione globale medio omogenizzato derivante da campioni elementari prelevati in modo omogeneo nell'area)*	\	Quanto richiesto è già previsto nel progetto	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL305	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.8 Suolo*** *Metodiche e parametri di monitoraggio* *[...]* *• Campionamento medio omogeneizzato dei cumuli di terreno accantonato dallo scotico (un campione globale medio omogenizzato derivante da campioni elementari prelevati in modo omogeneo nel cumulo per la determinazione di parametri pedologici medi)*	€ 115.000	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL306	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.8 Suolo*** *Metodiche e parametri di monitoraggio* *[...]* *• Rilievo morfologico per verificare l'assenza di variazioni macroscopiche*	€ 20.200	Quanto richiesto sarà recepito (prevedendo analisi visive/fotografiche nel corso di sopralluoghi nelle principali aree di lavoro prima dell'inizio dei lavori ed al termine dei ripristini) nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL307	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.8 Suolo*** *Metodiche e parametri di monitoraggio* *[...]* *• Analisi di laboratorio delle proprietà chimico-fisiche-pedologiche dei campioni derivanti dal profilo e dai campionamenti medi omogeneizzati*	Le analisi relative a i campionamenti dai cumuli sono valutate al punto RL305	Quanto richiesto è già previsto nel progetto	SI Già Previsto
RL308	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.8 Suolo*** *Metodiche e parametri di monitoraggio* *In funzione di proprietà sito specifiche o di eventuali criticità delle singole aree, potranno essere integrate ulteriori indagini, tra le quali: prove di conducibilità idraulica e/o misura della densità apparente.*	La valorizzazione è compresa nella voce RL311	Quanto richiesto sarà valutato in sede di redifinizione del PMA con ARPA, così come richiesto.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL309	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.8 Suolo*** *Frequenza delle misure* *Ogni punto di monitoraggio sarà indagato con le seguenti modalità:* *• Trivellazioni: n. 1 volta in fase AO e PO* *• Profili pedologici: n. 1 volta in fase AO e PO* *• Campionamento orizzonti del profilo pedologico: n. 1 volta in fase AO e PO* *• Campionamento medio omogeneizzato dell'orizzonte soggetto a scotico: n. 1 volta in fase AO e PO* *• Campionamento medio omogeneizzato dei cumuli: in fase di CO n.1 campionamento ogni 6 mesi* *• Rilievo morfologico: in fase di CO n.1 rilievo ogni 6 mesi* *• Analisi di laboratorio delle proprietà chimico-fisiche-pedologiche: in funzione dei campionamenti*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL310	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.8 Suolo*** *Localizzazione punti di monitoraggio* *• Preventivamente alla predisposizione del PMA esecutivo dovrà essere fornita una descrizione dettagliata delle aree interessate dai cantieri, specificandone le estensioni e tutte le attività di lavorazione previste, oltre ad un inquadramento bibliografico di dettaglio proveniente da fonti autorevoli (ERSAF, Geoportale Lombardia, studi di enti di ricerca), stralcio cartografico e descrizione delle proprietà pedologiche.*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL311	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.8 Suolo*** *Localizzazione punti di monitoraggio* *• La localizzazione di dettaglio dei punti di monitoraggio dovrà esser definita in accordo con ARPA prima dell'inizio delle attività di predisposizione dei cantieri.*	€ 65.700	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL312	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.8 Suolo*** *Localizzazione punti di monitoraggio* *• Si sottolinea che le aree soggette a monitoraggio con estensione significativa dovranno prevedere più punti di rilievo.*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL313	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.8 Suolo*** *Valutazione dei risultati* *• Dovranno essere concordati con ARPA, in sede di progetto esecutivo, i contenuti delle schede di misura per la restituzione dei risultati dei rilievi.*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL314	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.8 Suolo*** *Valutazione dei risultati* *• Saranno stabiliti in accordo con ARPA appositi indicatori per valutare le eventuali modifiche delle funzionalità e criticità del suolo. Dovranno essere oggetto di valutazioni anche eventuali variazioni significative di singoli parametri.*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL315	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.9 Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi*** *In considerazione della continuità fisica del Lotto funzionale Brescia – Verona con il Lotto funzionale Treviglio – Brescia, si sottolinea l'opportunità che sia garantita una continuità anche nel monitoraggio ambientale delle componenti naturalistiche, avendo il territorio interessato caratteristiche analoghe.*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL316	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.9 Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi*** *• il monitoraggio della vegetazione e flora proposto (che si pone come obiettivi il controllo degli effetti delle attività di cantiere sulle comunità e sulle specie vegetali esistenti e la verifica della corretta realizzazione ed evoluzione degli interventi di sistemazione a verde previsti per l'inserimento paesaggistico-ambientale della nuova infrastruttura) non dovrebbe avere una connotazione così spiccatamente fitosanitaria e/o mitigativa, ma dovrebbe essere maggiormente finalizzato alla tutela ambientale;*	\	Si prende atto	SI
RL317	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.9 Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi*** *• il monitoraggio della fauna (che si prefigge di tenere sotto controllo e prevenire eventuali cause di degrado delle comunità faunistiche nonché di verificare l'efficacia delle opere di mitigazione previste) non dovrebbe essere limitato ad una sola annualità nella fase di Post Operam, essendo tale lasso temporale insufficiente rispetto alle finalità del monitoraggio stesso;*	€ 2.000	Nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE il monitoraggio ambientale post operam della fauna avrà una durata di due anni.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL318	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.9 Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi*** *• il monitoraggio degli ecosistemi (che ha lo scopo di verificare e prevenire l'insorgere di eventuali peggioramenti qualitativi e funzionali della rete ecologica locale nonché di verificare l'efficacia ecosistemica delle opere di mitigazione (passaggi faunistici)) non dovrebbe essere, a sua volta, limitato ad una sola annualità nella fase di Post Operam. L'efficacia dei passaggi faunistici, inoltre, non dovrebbe essere monitorata solamente attraverso la verifica dell'integrità strutturale e funzionale del manufatto e della vegetazione d'impianto posizionata con funzione d'invito.*	\	Nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE il monitoraggio ambientale post operam degli ecosistemi avrà una durata di due anni.	SI parziale
RL319	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.9 Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi*** *Inoltre, per quanto concerne gli interventi di ripristino vegetazionale a cui il PMA si riferisce, si ritiene indispensabile che gli stessi siano realizzati utilizzando specie arboree e arbustive autoctone.*	\	Quanto richiesto è già previsto nel progetto	SI Già Previsto
RL320	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.9 Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi*** *Metodiche di monitoraggio* *• Nei punti di indagine situati nei pressi dei cantieri, in sostituzione dell'indagine fitosanitaria, si ritiene opportuno che venga effettuato il monitoraggio della vegetazione mediante transetti dinamici, per verificare eventuali interferenze dovute alle attività cantieristiche.*	€ 16.000	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE. (L'importo si riferisce alla differenza rispetto alle indagini previste in PD)	SI
RL321	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.9 Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi*** *Metodiche di monitoraggio* *• Nelle aree adibite a cantiere, in affiancamento al censimento floristico, si ritiene opportuno che venga quantificato il valore delle tipologie ambientali e dei servizi ecosistemici persi con lo sbancamento, valore che verrà successivamente utilizzato nella predisposizione delle misure di compensazione ambientale.*	\	Premesso che i cantieri saranno ubicati generalmente in aree agricole e comunque sarà minima l'occupazione di aree a valenza naturalistica, non è possibile rinviare alla fase realizzativa la definizione delle misure compensative.	NO
RL322	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.9 Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi*** *Metodiche di monitoraggio* *• Il monitoraggio della funzionalità dei passaggi faunistici dovrebbe essere effettuato attraverso la ricerca di tracce, a testimonianza del passaggio della fauna, in un emiciclo di opportuno raggio per ciascun lato dell'infrastruttura. Il termine di confronto in Ante Operam dovrebbe consistere nel monitoraggio della fauna presente nelle aree limitrofe al punto in cui verranno costruiti i passaggi stessi, ai due lati del tracciato.*	€ 400.000	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE. La valorizzazione comprende anche le attività di cui ai punti RL329 e RL 323.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL323	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.9 Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi*** *Metodiche di monitoraggio* *• Si dovrà valutare l'opportunità di effettuare il monitoraggio anche delle componenti faunistiche Rettili e Lepidotteri diurni.*	La valorizzazione è compresa nella voce RL322	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL324	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.9 Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi*** *Frequenza delle misure* *• E' necessario che il monitoraggio Ante Operam sia attivato per tempo, prima dell'inizio delle attività di perimetrazione delle aree di cantiere.*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL325	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.9 Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi*** *Frequenza delle misure* *• Le frequenze delle indagini delle singole componenti naturalistiche dovranno essere concordate con ARPA prima dell'inizio delle attività AO.*	€ 85.000	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL326	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.9 Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi*** *Localizzazione punti di monitoraggio* *• La localizzazione dei siti di misura, nonché le fasi e le metodiche da applicare presso ciascuno di essi dovranno essere oggetto di condivisione con ARPA in fase di elaborazione del PMA esecutivo.*	La valutazione è compresa nella voce RL325	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL327	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.9 Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi*** *Localizzazione punti di monitoraggio* *• Poiché in territorio lombardo il Lotto Funzionale procede in affiancamento ad altre infrastrutture preesistenti, si ritiene opportuno che le stazioni di monitoraggio vengano distinte in più tipologie, differenziate sia su base spaziale che funzionale.*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...]*) - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL328	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.9 Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi*** *Localizzazione punti di monitoraggio* *Andranno quindi individuate:* *• stazioni di controllo (o di bianco)* *• stazioni per la valutazione della fase di corso d'opera* *• stazioni per la valutazione della fase di post operam (o di esercizio).*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL329	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.9 Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi*** *Localizzazione punti di monitoraggio* *• Compatibilmente con l'idoneità dei microhabitat in cui eseguire le indagini relative alle singole componenti vegetazionali e faunistiche, i punti di monitoraggio andranno identificati in modo tale da portare all'individuazione di ambiti territoriali compatti circoscritti, che dovranno essere posizionati su un solo lato del tracciato dell'infrastruttura, per evitare il pericolo di perdere transetti di rilievo durante l'avanzamento lavori.*	La valorizzazione è compresa nella voce RL322	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL330	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.9 Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi*** *Localizzazione punti di monitoraggio* *• Dovrà essere predisposto un monitoraggio specifico per valutare le ricadute della costruzione e dell'esercizio dell'opera sulle comunità naturalistiche ricadenti all'interno del Parco Regionale del Monte Netto e del Parco Regionale del Mincio.*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL331	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.9 Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi*** *Localizzazione punti di monitoraggio* *• Si ritiene indispensabile che venga eseguito il monitoraggio della comunità ittica dei fiumi Mella, Garza, Chiese e Mincio, in relazione alla costruzione dei viadotti di attraversamento, al fine di verificare non solo la sopravvivenza ma anche le possibilità riproduttive delle diverse popolazioni presenti.*	€ 64.000	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL332	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.9 Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi*** *Localizzazione punti di monitoraggio* *• Dato che il PMA in oggetto considera solamente due passaggi faunistici (uno in comune di Lograto e l'altro in comune di Flero), si ritiene indispensabile che vengano indicati con precisione il numero e l'ubicazione dei passaggi faunistici, il numero e l'ubicazione di quelli che saranno oggetto di monitoraggio nonché il coordinamento di tali passaggi con quelli presenti in eventuali infrastrutture in allineamento, al fine di garantire la biopermeabilità dell'area.*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...]*) - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL333	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.9 Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi*** *Valutazione dei risultati* *• Dovranno essere concordati con ARPA, in sede di progetto esecutivo, i contenuti delle schede di misura per la restituzione dei risultati dei rilievi.*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL334	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.10 Paesaggio*** *Modifiche e parametri di monitoraggio* *• Si ritiene necessario integrare le indagini conoscitive e le indagini di campo già previste dal PMA con un'analisi specifica dell'uso del suolo e della sua evoluzione, al fine di documentare le trasformazioni del territorio indotte dalla realizzazione dell'infrastruttura. La restituzione cartografica dovrà essere accompagnata da una relazione che illustri le fonti informative utilizzate e le trasformazioni riscontrate.*	€ 240.000	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL335	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.10 Paesaggio*** *Modifiche e parametri di monitoraggio* *• Tra gli obietti del monitoraggio è prevista anche "la verifica dell'accettazione dell'opera realizzata da parte della popolazione residente". Si chiede di specificare le attività che si intende svolgere al fine del raggiungimento di tale obiettivo.*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL336	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.10 Paesaggio*** *Modifiche e parametri di monitoraggio* *• Si chiede di specificare metodi, tecniche e strumentazioni utilizzate per le indagini di campo (caratteristiche della strumentazione, tecniche di ripresa, metodiche di costruzione e restituzione dell'immagine definitiva).*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL337	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.10 Paesaggio*** *Modifiche e parametri di monitoraggio* *• E' necessario che le riprese fotografiche producano immagini naturali, prive di eccessive distorsioni prospettiche, al fine di riprodurre la percezione di un osservatore umano.*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL338	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.10 Paesaggio*** *Frequenza delle misure* *• In riferimento alla frequenza dei rilievi fotografici, si ritiene opportuno eseguire le indagini di campo con cadenza semestrale, effettuando un rilievo nella stagione estiva e l'altro nella stagione invernale, in tutte le fasi AO, CO e PO.*	Valorizzazione compresa nel punto RL334	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL339	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.10 Paesaggio*** *Frequenza delle misure* *• Dovrà essere prevista almeno un'analisi dell'uso del suolo e della sua evoluzione in AO, in CO e in PO, secondo modalità da concordare con ARPA.*	€ 158.000	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL340	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.10 Paesaggio*** *Localizzazione punti di monitoraggio* *• La localizzazione di dettaglio dei punti di indagine dovrà esser definita in accordo con ARPA, contestualmente alla predisposizione del PMA esecutivo.*	€ 37.000	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL341	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.10 Paesaggio*** *Valutazione dei risultati* *• Le informazioni riportate nella "Scheda Rilievo Punto" devono essere integrate con: ora del rilevo, condizioni meteorologiche e metodica applicata, comprensiva del dettaglio della strumentazione utilizzata.*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL342	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.3: Piano di Monitoraggio Ambientale* ***B.3.11 Attuazione del PMA*** *Data la complessità dell'opera e in analogia con quanto attuato per altre importanti infrastrutture già realizzate o ancora in fase di costruzione, per verificare la corretta esecuzione del Piano di Monitoraggio Ambientale, con riferimento alla gestione di specifiche criticità, alle modalità di trattamento dei risultati del monitoraggio e alla divulgazione delle informazioni ambientali (audit pubblico) si ritiene necessario venga istituito un Osservatorio Ambientale interregionale, che operi in raccordo con Regione Lombardia ed enti locali tramite l'Accordo di Programma previsto ai cap.4 e 5 dell'Allegato A., che accompagni la fase progettuale esecutiva e la realizzazione dell'opera, con particolare attenzione agli aspetti relativi alla fase di cantierizzazione e di esercizio dell'infrastruttura, e che si avvalga del supporto tecnico delle Agenzie ambientali (ARPA Lombardia e ARPAV), per lo svolgimento delle azioni di audit pubblico, a condizioni da definirsi e concordarsi (rif. art. 8 della L.R. Lombardia 5/2010). Gli oneri per l'esecuzione dei rilievi, per la rendicontazione degli stessi, nonché per la suddetta attività di audit saranno a carico del concessionario/proponente.*	\	a cura RFI	RFI
RL343	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***B.4.1 Relazioni ed interferenze con il Piano d'Area di Montichiari*** *La finalità principale del Piano Territoriale d'Area dell'Aeroporto di Montichiari (PTRA Montichiari) è il potenziamento dell'aeroporto, per cui si rendono necessarie azioni di sviluppo infrastrutturale.* *[.....]* *Poiché il tracciato della variante di Montichiari della Tratta AC/AV corre per un tratto in parallelo alla s.p. 19, sarebbe opportuno che lo SIA considerasse quanto previsto dal PTRA per il potenziamento della s.p. 19 stessa ed il collegamento stradale tra la s.p. 19 e l'aeroporto di Montichiari.* *Tale raccomandazione risulta fondamentale al fine di verificare preventivamente le possibili interferenze nelle fasi di cantierizzazione delle opere viarie e ferroviarie che comporterebbero ulteriori impatti sull'ambiente e sulla popolazione residente nell'area. Lo stesso dicasi per le opere di mitigazione/compensazione che il PTRA individua a fronte dello sviluppo infrastrutturale dell'area, in considerazione del fatto che sono previste compensazioni/mitigazioni anche per la realizzazione della variante AC/AV.*	€ 15.000	Si provvederà a quanto richesto a valle delle prescrizioni che saranno riportate nella Delibera CIPE.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL344	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***B.4.1 Relazioni ed interferenze con il Piano d'Area di Montichiari*** *Dall'analisi del SIA si evidenzia, inoltre, che la tratta in variante della AC/AV attraversa un'area limitrofa all'aeroporto classificata come area di rischio B ex art. 707 CdN.* *[....]* *A tal proposito si segnala che è stato redatto, ai sensi del Titolo III, Capo III, art. 707 del d.lgs 9 maggio 2005, n. 96 "Codice della navigazione aerea" e s.m.i., il Piano di Rischio Aeroportuale (PRA) dell'aeroporto "Gabriele d'Annunzio" di Montichiari relativo al territorio dei comuni di Castenedolo e di Ghedi (comuni interessati dalla variante AC/AV Montichiari).* *[....]* *In particolare nella zona di tutela B il PRA ammette le seguenti funzioni: possono essere previsti una modesta funzione residenziale, con indici di edificabilità bassi, e attività non residenziali, con indici di edificabilità medi, che comportano la permanenza di un numero limitato di persone.* *Nelle zone di tutela A, B e C vanno evitati:* *• insediamenti ad elevato affollamento, quali centri commerciali, congressuali e sportivi a* *• forte concentrazione, edilizia intensiva, ecc.;* *• costruzioni di scuole, ospedali e, in generale, obiettivi sensibili;* *• attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale.* *A tale proposito, si reputa opportuno che venga verificata la piena compatibilità dell'opera in relazione al sistema di vincoli posto dal PRA.* *Si segnala la necessità di tenere in debita considerazione la possibile interferenza con l'aeroporto di Brescia Montichiari. In particolare, si raccomanda di verificare, d'intesa con ENAC e con il gestore aeroportuale, l'interferenza con le zone sottoposte a vincolo nelle aree limitrofe all'aeroporto e soggette a limitazioni per quanto riguarda gli ostacoli ed i potenziali pericoli per la navigazione aerea, nonché con le zone di cui alla valutazione dell'impatto di rischio, conformemente a quanto disposto dal Codice della Navigazione, Capo III, artt. 707 – 716.*	\	Si provvederà a quanto richiesto d'intesa con ENAC e con il gestore aeroportuale.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL345	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***B.4.2 Le cave di prestito ed il fabbisogno stimato di materiale*** *Per la realizzazione del progetto, comprensivo delle opere connesse, è previsto il seguente fabbisogno di materiale inerte da cava: [.....]* *Nei documenti visionati non è riportata la quota di materiale recuperato relativa alle due province interessate.* *[.....]* *Si evidenzia che i dati relativi alle superfici riportati nella tabella di cui sopra sono riferiti esclusivamente alle aree di cava e non a quelle logistiche, di cui, nella documentazione esaminata, non si è trovata l'estensione.* *Si osserva infine un'incongruenza tra il quantitativo totale di ghiaia estraibile derivante dai contributi delle singole cave, sopra riportato, e quanto asserito nella Relazione Generale Cave e Discariche in merito al volume di inerti da reperire presso le cave di prestito (8.268.512 mc).*	\	Questo tema è stato oggetto di richiesta di integrazioni di cui alla lettera del MATTM prot. CTVA-2014-0004376 del 23.12.2014; le integrazioni, trasmesse dal Consorzio Cepav due al MATTM in data 06.02.2015, includono elaborati relativi ad una nuova configurazione studiata dal Consorzio per recepire le numerose istanze degli enti locali. Questo modifica progettuale, che potrà avvenire solo in concomitanza dell'attuazione contemporanea delle seguenti condizioni che costituiscono, di fatto, una ridistribuzione dei punti di estrazione, compatibile con una distribuzione delle cave equilibrata lungo il tracciato ferroviario: • Conferma della cava sita nel Comune di Lograto (territorialmente strategica per il reperimento di inerti e quindi irrinunciabile, anche in considerazione alla posizione ed alla vicinanza alle aree di lavoro che minimizzano il percorso dei mezzi e quindi riducono l'impatto complessivo della realizzazione dell'opera). • Possibilità di sfruttare la cava posta nell'ATE n. 26 (allo stato l'ATE è già stato in parte coltivato e quindi si prevede una nuova escavazione fino ad una quota di -35 mt, come previsto dalle schede del piano cave dell'ATE 26 ristabilendo il piano agricolo alla nuova quota; gli Enti ed il proprietario della cava sono favorevoli a tale potenziamento). • Possibilità di sfruttare la cava posta nell'ATE n. 42. (allo stato l'ATE è già stato coltivato per una profondità di -7 mt e quindi si prevede una autorizzazione allo scavo fino alla quota di -17 mt e ristabilire il piano agricolo alla nuova quota di progetto; gli Enti ed il proprietario della cava sono favorevoli a tale). • Sfruttamento dell'area del nuovo centro logistico "comparto sud" in Comune di Castenedolo, in prossimità alla futura stazione ferroviaria A.V: il piano regolatore vigente già prevede detto insediamento, senza quindi intervenire su nuove aree agricole (recepimento osservazione "Valore Reale SGR" asseverata dal Comune di Castenedolo), con uno scavo complessivo di materiale di circa 1.500.000 mc per la realizzazione di un intervento immobiliare. Il materiale proveniente da tale scavo potrebbe essere utilizzato, opportunamente trattato, come inerte per la realizzazione della nuova linea AV/AC. • Scavo in area posta in prossimità all'imbocco Ovest della galleria di Lonato per una superficie di mq. 220.000, area destinata alla futura realizzazione del comparto logistico/industriale, come da osservazione del Comune di Lonato; in ottemperanza ad una precedente convenzione sottoscritta dal Comune di Lonato sull'area in questione è previsto un abbassamento del piano finito di circa 3,5 m dal piano campagna con successivo riporto di materiale per circa 1,00 mt. Per recepire la richiesta economica del Comune stesso, pari ad Euro 3.500.000 circa, e consentire che ciò non determini aggravi di costi al progetto, la domanda potrà essere accettata nei termini che si riportano: - approfondimento fino a -5 mt dall'attuale piano campagna o comunque fino ad una profondità tale da permettere l'escavazione di almeno 1.000.000 mc; - ritombamento fino a -2.50 mt senza corresponsione di oneri; - disponibilità gratuita dell'area ad uso cantiere per un periodo compreso tra il 2015 ed il 2020.	NO SUPERATO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL346	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***B.4.2 Le cave di prestito ed il fabbisogno stimato di materiale*** *Considerazioni generali* *1. sulla scelta di aprire cave di prestito esclusivamente dedicate alla realizzazione dell'infrastruttura:* *• la Delibera CIPE 120/2003 conteneva la prescrizione [....]* *• il proponente dichiara [...]* *• A tale proposito, si osserva innanzitutto [...]* *• Per quanto concerne la tipologia dei materiali [.....]* *• Il Consiglio regionale della Lombardia ha approvato in data 7 gennaio 2014 la deliberazione n. X/264 [.....]* *• l'Associazione Industriale Bresciana, L'Associazione Nazionale Estrattori Produttori Lapidei ed Affini e l'Associazione Bresciana Cavatori d'Inerti hanno segnalato [....]* *• risulta fortemente necessario rivedere l'indagine circa la disponibilità di materiale inerte proveniente dalle attuali cave in esercizio, essendo i risultati relativi alla passata valutazione ormai non più attuali e non più rappresentativi della situazione estrattiva della provincia di Brescia. Tra l0a'altro, tale elemento costituisce uno dei criteri ed indirizzi dettati dal Piano paesaggistico regionale (cfr. elaborati di PPR e art. 28 delle norme tecniche) e dalle linee guida per le attività di cava (DGR 25 luglio 2013 - n. X/495).*	\	Vedasi controdeduzione alla precedente osservazione RL345.	NO SUPERATO
RL347	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***B.4.2 Le cave di prestito ed il fabbisogno stimato di materiale*** *Considerazioni generali* *2. in merito ai 6 progetti di coltivazione presentati:* *Si rileva innanzitutto che non sono stati descritti i criteri e le valutazioni che hanno condotto alla definizione puntuale della localizzazione delle cave di prestito all'interno di quelle porzioni di territorio che, per esclusione, dalla "Carta degli scarti" risulterebbero idonee all'attività estrattiva. Non risulta peraltro essere stata condotta un'analisi delle alternative localizzative e le soluzioni proposte non sono state compiutamente motivate sotto il profilo della sostenibilità ambientale.*	\	Questo tema è stato oggetto di richiesta di integrazioni di cui alla lettera del MATTM prot. CTVA-2014-0004376 del 23.12.2014; le integrazioni sono state trasmesse dal Consorzio Cepav due al MATTM in data 06.02.2015, relativamente alla sola cava BS2 nel Comune di Lograto, quale unica cava rimasta a seguito del nuova configurazione per il reperimento degli inerti, riportata nella controdeduzione RL345.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL348	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***B.4.2 Le cave di prestito ed il fabbisogno stimato di materiale*** *Considerazioni generali* *Tra i documenti prodotti e messi a disposizione non risultano essere presenti elaborati progettuali specifici relativi alle aree logistiche a servizio delle cave, di cui negli SIA e nelle Relazioni Tecniche delle cave sono fornite informazioni sommarie. Di conseguenza non sono noti aspetti importanti e necessari alla valutazione degli impatti, quali l'estensione delle aree, i sistemi di gestione delle acque meteoriche, gli scarichi idrici, i presidi di abbattimento delle emissioni in atmosfera degli impianti di lavorazione degli inerti e di produzione di CLS, i progetti di recupero delle aree, etc.*	\	Questo tema sarà approfondito in fase di progettazione esecutiva, relativamente alla sola cava BS2 nel Comune di Lograto, quale unica cava rimasta a seguito del nuova configurazione per il reperimento degli inerti, riportata nella controdeduzione RL345.	SI
RL349	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***B.4.2 Le cave di prestito ed il fabbisogno stimato di materiale*** *Considerazioni generali* *con riferimento alla Normativa Tecnica del vigente Piano cave di Brescia, a cui si ritiene opportuno che eventuali attività estrattive, ancorché autorizzate al di fuori della pianificazione provinciale, si uniformino, si evidenzia quanto segue:* *cava BS2 (Lograto): all'art. 29 della citata Normativa Tecnica è indicato che le cave a secco devono garantire un franco di almeno 2 m dal massimo livello raggiunto dalla falda; il progetto in argomento, invece, prevede un franco di soli 50 cm, che non si ritiene possa garantire la salvaguardia delle caratteristiche quali-quantitative della falda stessa, in particolare in una zona classificata ad alta vulnerabilità;*	\	Si rimanda alla controdeduzione relativa al nuovo assetto di approvvigionamento inerti; nello specifico per la cava BS2 si rispetterà il franco rispetto alla quota della falda previsto dalla normativa tecnica.	SI
RL350	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***B.4.2 Le cave di prestito ed il fabbisogno stimato di materiale*** *Considerazioni generali* *cave BS3a e BS3b (Montichiari): data la contiguità della cava con l'ATEg43, si ritiene che il progetto di recupero debba uniformarsi a quanto previsto dal progetto di gestione produttiva dell'Ambito citato;*	\	Le cave BS3a e BS3b non sono più previste nella nuova configurazione. Vedasi controdeduzione alla precedente osservazione RL340	NO SUPERATO
RL351	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***B.4.2 Le cave di prestito ed il fabbisogno stimato di materiale*** *Considerazioni generali* *cava BS8 (Calcinato): all'art. 26 della citata Normativa Tecnica è indicato che le scarpate possano avere pendenza massima di 35°, mentre il progetto esaminato prevede pendenze di 55°; inoltre, data la contiguità della cava con l'ATEg26, si ritiene che il progetto di recupero debba uniformarsi a quanto previsto dal progetto di gestione produttiva dell'Ambito citato;*	\	La cava BS8 non è più prevista nella nuova configurazione. Vedasi controdeduzione alla precedente osservazione RL340	NO SUPERATO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL352	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***B.4.2 Le cave di prestito ed il fabbisogno stimato di materiale*** *Considerazioni generali* *cava BS10 (Castenedolo): all'art. 26 della citata Normativa Tecnica è indicato che le scarpate possano avere pendenza massima di 35°, mentre il progetto esaminato prevede pendenze di 55°. La pendenza massima di progetto appare non realistica in relazione alla necessità di recupero ambientale delle scarpate.*	\	La cava BS10 non è più prevista nella nuova configurazione. Vedasi controdeduzione alla precedente osservazione RL340	NO SUPERATO
RL353	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***B.4.2 Le cave di prestito ed il fabbisogno stimato di materiale*** *Considerazioni generali* *3. In merito alle ricadute ambientali derivanti dalla coltivazione dei siti:* *• Sebbene i singoli progetti delle cave di prestito siano stati oggetto di Studi di impatto ambientale specifici, la pianificazione complessiva degli interventi previsti e delle conseguenti trasformazioni e ricadute territoriali non è stata sottoposta ad un processo di valutazione della sostenibilità ambientale di quanto proposto nel suo complesso.*	\	Questo tema è stato oggetto di richiesta di integrazioni di cui alla lettera del MATTM prot. CTVA-2014-0004376 del 23.12.2014; le integrazioni sono state trasmesse dal Consorzio Cepav due al MATTM in data 06.02.2015, relativamente alla sola cava BS2 nel Comune di Lograto, quale unica cava rimasta a seguito del nuova configurazione per il reperimento degli inerti, riportata nella controdeduzione RL345.	SI
RL354	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***B.4.2 Le cave di prestito ed il fabbisogno stimato di materiale*** *Considerazioni generali* *• Le sei cave di prestito sono ubicate in una ristretta fascia di territorio (sviluppo di circa 25 km lineari) e pertanto il progetto della loro realizzazione avrebbe dovuto essere supportato da un'indagine preliminare più approfondita, volta alla definizione dei siti più idonei e sostenibili, oltre che da un'analisi degli impatti complessivi*	\	Questo tema stato è oggetto di richiesta di integrazioni di cui alla lettera del MATTM prot. CTVA-2014-0004376 del 23.12.2014; le integrazioni sono state trasmesse dal Consorzio Cepav due al MATTM in data 06.02.2015, relativamente alla sola cava BS2 nel Comune di Lograto, quale unica cava rimasta a seguito del nuova configurazione per il reperimento degli inerti, riportata nella controdeduzione RL345.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL355	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***B.4.2 Le cave di prestito ed il fabbisogno stimato di materiale*** *Considerazioni generali* *• Dagli elaborati cartografici riportanti il quadro d'insieme della localizzazione delle cave di prestito si osserva inoltre come alcune di esse siano contigue una all'altra (es BS3a e BS3b di Montichiari, BS4 e BS10 di Castenedolo) o molto prossime ad alcuni dei cantieri operativi principali (es. cava BS2 di Lograto e cantiere L.2.O.3). A fronte di tale situazione, non è stata effettuata una valutazione degli impatti complessivi indotti sul territorio dalle attività condotte in più cave, dalle lavorazioni in atto presso i cantieri operativi e dal fronte di avanzamento lavori lungo la linea ferroviaria; gli Studi d'impatto ambientale infatti sono "cava-specifici" e non riportano stime degli effetti complessivamente prodotti, in ciascuna porzione di territorio, dalle attività delle diverse cave e dei cantieri. Dal momento che, per es. per quanto riguarda le ricadute di inquinanti atmosferici o il rumore, alcuni recettori si troveranno esposti agli effetti contemporaneamente prodotti dalle attività svolte in diverse cave, lungo il fronte di avanzamento lavori e presso gli impianti di lavorazione inerti, la mancanza di una valutazione degli impatti complessivi non consente di verificare la compatibilità ambientale di quanto proposto, di pianificare interventi mitigativi adeguati e di elaborare un Piano di Monitoraggio appropriato e pertinente.*	\	La questione riguarda la sola cava BS2 nel Comune di Lograto, quale unica cava rimasta a seguito del nuova configurazione per il reperimento degli inerti, riportata nella controdeduzione RL345. Quanto richiesto sarà approfondito in fase esecutiva quando risulterà definita la configurazione della cantierizzazione al fine di definire correttamente le misure di mitigazione.	SI
RL356	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***B.4.2 Le cave di prestito ed il fabbisogno stimato di materiale*** *Considerazioni generali* *• Le aree interessate dalle cave di prestito, oltre a essere fortemente antropizzate, sono caratterizzate dalla presenza di pressioni ambientali rilevanti (cave in esercizio, discariche, aree industriali, aeroporti, infrastrutture viarie, etc.) e pertanto da condizioni ambientali localmente già critiche allo stato attuale.*	\	Questo tema è stato oggetto di richiesta di integrazioni di cui alla lettera del MATTM prot. CTVA-2014-0004376 del 23.12.2014; le integrazioni sono state trasmesse dal Consorzio Cepav due al MATTM in data 06.02.2015: L'approfondimento ha portato alla riduzione del numero di cave di prestito da 7 ad una sola (la cava BS2 nel Comune di Lograto) per il resto l'approvvigionamento avverrà da siti già autorizzati (vedi anche controdeduzione RL345).	SI
RL357	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***B.4.2 Le cave di prestito ed il fabbisogno stimato di materiale*** *Considerazioni generali* *• In generale si osserva che gli Studi d'impatto ambientale prodotti non forniscono una caratterizzazione adeguata dei contesti territoriali entro i quali è prevista la realizzazione delle cave, in particolare non sono state descritte e compiutamente analizzate le fonti d'impatto e di pressione già presenti. Questa carenza risulta critica soprattutto per quei contesti, quali ad es. quelli dei comuni di Montichiari e Calcinato, in cui le previste cave si collocherebbero in prossimità di altri ambiti estrattivi importanti, di discariche, di infrastrutture viarie rilevanti, di siti industriali.*	\	Questo tema è stato oggetto di richiesta di integrazioni di cui alla lettera del MATTM prot. CTVA-2014-0004376 del 23.12.2014; le integrazioni sono state trasmesse dal Consorzio Cepav due al MATTM in data 06.02.2015, relativamente alla sola cava BS2 nel Comune di Lograto, quale unica cava rimasta a seguito del nuova configurazione per il reperimento degli inerti, riportata nella controdeduzione RL345.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL358	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***B.4.2 Le cave di prestito ed il fabbisogno stimato di materiale*** *Considerazioni generali* *• Inoltre, negli Studi d'impatto ambientale esaminati non risulta essere stata sviluppata la valutazione degli impatti cumulativi, intesi come sommatoria degli impatti determinati dal progetto rispetto agli impatti generati dalle fonti di pressione già esistenti; tale approfondimento, necessario per la valutazione della sostenibilità delle opere previste, dovrebbe essere svolto rispetto alle diverse matrici ambientali e in particolare, data la tipologia di interventi in esame, in riferimento agli impatti sulla qualità dell'aria, al traffico indotto, al rumore, al consumo di suolo.*	\	Questo tema è stato oggetto di richiesta di integrazioni di cui alla lettera del MATTM prot. CTVA-2014-0004376 del 23.12.2014; le integrazioni sono state trasmesse dal Consorzio Cepav due al MATTM in data 06.02.2015, relativamente alla sola cava BS2 nel Comune di Lograto, quale unica cava rimasta a seguito del nuova configurazione per il reperimento degli inerti, riportata nella controdeduzione RL345. Quanto richiesto sarà approfondito in fase esecutiva quando risulterà definita la configurazione della cantierizzazione al fine di definire correttamente le misure di mitigazione.	SI
RL359	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***B.4.2 Le cave di prestito ed il fabbisogno stimato di materiale*** *Tutto ciò premesso, in mancanza di informazioni dettagliate e di valutazioni aggiornate e approfondite, non si ritiene condivisibile il progetto di apertura di sei cave di prestito, in quanto basato su un quadro di riferimento non rappresentativo della condizione attuale e che non tiene conto della prioritaria necessità di evitare l'escavazione di inerti al di fuori di quanto previsto dal Piano Cave e i conseguenti impatti indotti.*	\	Vedasi controdeduzione alla precedente osservazione RL345	NO SUPERATO
RL360	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***B.4.2 Le cave di prestito ed il fabbisogno stimato di materiale*** *4. In merito ai contenuti degli SIA ed ai potenziali impatti sulle singole componenti ambientali:* *• qualità dell'Aria* *Si osserva innanzitutto che i comuni interessati dalla realizzazione delle cave [.....]* *o A tal proposito si ritiene che per una corretta valutazione degli impatti dell'opera sarebbe necessario effettuare anche analisi che tengano conto dei valori di fondo di qualità dell'aria e degli effetti cumulativi dovuti ad eventuali contemporaneità con le altre attività di cantiere legate alla linea, previste nelle vicinanze.*	\	Questo tema è stato oggetto di richiesta di integrazioni di cui alla lettera del MATTM prot. CTVA-2014-0004376 del 23.12.2014; le integrazioni sono state trasmesse dal Consorzio Cepav due al MATTM in data 06.02.2015, relativamente alla sola cava BS2 nel Comune di Lograto, quale unica cava rimasta a seguito del nuova configurazione per il reperimento degli inerti, riportata nella controdeduzione RL345.	SI
RL361	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***B.4.2 Le cave di prestito ed il fabbisogno stimato di materiale*** *4. In merito ai contenuti degli SIA ed ai potenziali impatti sulle singole componenti ambientali:* *• qualità dell'Aria* *o Sarebbe stato inoltre utile effettuare una quantificazione delle emissioni anche considerando l'efficacia delle misure mitigative, quali in particolare la bagnatura delle aree sterrate, poiché il contributo emissivo legato al transito di automezzi su piste non pavimentate, che costituisce il fattore preponderante, è anche una delle attività sulle quali le misure mitigative possono agire in maniera più efficiente.*	\	Le stime sono state effettuate in assenza di mitigazioni proprio al fine di identificare le aree critiche meritevoli di interventi mitigativi. Nei periodi in cui viene effettuata la bagnatura delle aree, così come nei giorni piovosi, la produzione delle polveri si riduce drasticamente.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL362	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***B.4.2 Le cave di prestito ed il fabbisogno stimato di materiale*** *4. In merito ai contenuti degli SIA ed ai potenziali impatti sulle singole componenti ambientali:* • *qualità dell'Aria* *o Per limitare gli impatti in fase di cantiere nello studio sono proposte alcune misure mitigative, nonché misure di monitoraggio delle polveri (viene specificato che in caso di scostamento rispetto ai limiti di riferimento le azioni di controllo verranno orientate alla verifica degli interventi mitigativi messi in atto). Si richiede comunque che le misure mitigative proposte siano integralmente applicate e inoltre: sia effettuato il lavaggio delle ruote (e se necessario della carrozzeria) dei mezzi in uscita dall'area di cava/cantiere prima dell'immissione sulla viabilità ordinaria; limitare la velocità di transito dei mezzi all'interno dell'area di e in particolare lungo i percorsi sterrati (ad esempio con valori massimi non superiori a 30 km/h); utilizzare mezzi dotati possibilmente di efficaci dispositivi antiparticolato; si raccomanda di posizionare barriere antipolvere a protezione dei ricettori più esposti; nel caso fossero segnalate lamentele nel corso dei lavori o in base ad eventuali criticità risultanti dalle misure di monitoraggio, si dovrà tempestivamente intervenire per ridurre le emissioni, anche ricorrendo a una intensificazione delle misure mitigative, quali ad esempio le suddette barriere, e la frequenza della bagnatura delle aree non asfaltate (che rappresentano generalmente una delle principali fonti di risollevamento delle polveri).*	\	Si provvederà a quanto richiesto.	SI
RL363	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***B.4.2 Le cave di prestito ed il fabbisogno stimato di materiale*** *4. In merito ai contenuti degli SIA ed ai potenziali impatti sulle singole componenti ambientali:* • *Rumore:* *L'attività di cava funzionale all'approvvigionamento dei materiali [.....]* *In proposito si rileva che le simulazioni riportate negli Studi d'impatto ambientale evidenziano, presso alcuni recettori, il mancato rispetto anche dei limiti in deroga, soprattutto nel periodo notturno, nel caso in cui le attività siano effettuate sulle 24 ore. Oltre a ciò, le valutazioni previsionali condotte mettono il luce rilevanti peggioramenti del clima acustico presso i recettori, generati dalle attività di escavazione e lavorazione degli inerti.* *Per tutto quanto sopra esposto si ritiene di prescrivere quanto segue:* *ove fossero svolte attività in periodo notturno, queste non saranno autorizzabili in deroga ai limiti di rumore ma dovranno rispettare detti limiti;*	\	Ove fossero svolte attività in periodo notturno, l'eventuale deroga ai limiti di rumore potrà essere autorizzata secondo il giudizio dell'Organo competente.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL364	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***B.4.2 Le cave di prestito ed il fabbisogno stimato di materiale*** *4. In merito ai contenuti degli SIA ed ai potenziali impatti sulle singole componenti ambientali:* • *<u>Rumore:</u>* *dovrà essere attuato un monitoraggio acustico in corso dell'attività tenendo conto dei recettori maggiormente impattati in ragione anche della specifica sensibilità e delle attività particolarmente rumorose;*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL365	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***B.4.2 Le cave di prestito ed il fabbisogno stimato di materiale*** *4. In merito ai contenuti degli SIA ed ai potenziali impatti sulle singole componenti ambientali:* • *<u>Rumore:</u>* *localizzazione e modalità delle misure di rumore dovranno essere comunicate ad ARPA ed al Comune per le valutazioni di adeguatezza.*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL366	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***B.4.2 Le cave di prestito ed il fabbisogno stimato di materiale*** *4. In merito ai contenuti degli SIA ed ai potenziali impatti sulle singole componenti ambientali:* • *<u>Suolo</u>* *La realizzazione delle sei cave di prestito in progetto interesserà una superficie complessiva di circa 115 ettari (nella quale non è stata considerata l'estensione delle aree logistiche a servizio delle cave, non essendo disponibile il dato); durante la fase di attività delle cave, tale superficie sarà sottratta all'attuale utilizzo agronomico, con conseguente riduzione della produttività e del valore agricolo delle aree. I progetti di recupero che prevedono il ripristino agronomico alla quota di fondo cava compenseranno parzialmente tali impatti; inoltre, la morfologia delle aree verrà definitivamente modificata provocando una trasformazione non mitigabile, in zone peraltro già caratterizzate dalla presenza di superfici ribassate e di bacini di escavazione che hanno alterato nel tempo il naturale assetto morfologico del territorio.*	\	La questione segnalata è superata a seguito della nuova configurazione per il reperimento degli inerti, riportata nella controdeduzione RL345. L'unica cava che rimane non prevede il ripristino a fondo scavo ma il ripristino alla attuale quota del piano campagna con il conseguente completo ripristino agronomico.	NO SUPERATO
RL367	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***B.4.2 Le cave di prestito ed il fabbisogno stimato di materiale*** *4. In merito ai contenuti degli SIA ed ai potenziali impatti sulle singole componenti ambientali:* • *<u>Acque Superficiali</u>* *Si rileva che la realizzazione delle cave comporterà la modifica del reticolo idrico superficiale, costituito prevalentemente da canali e rogge irrigue; inoltre gli impianti di lavorazione degli inerti richiederanno l'attivazione di scarichi delle acque di processo nei corsi idrici. Tali aspetti non sono stati approfonditi nei rispettivi SIA, né risultano essere state definite eventuali azioni di monitoraggio delle acque superficiali interferite dalle cave e dalle aree logistiche.*	\	Questo tema è stato oggetto di richiesta di integrazioni di cui alla lettera del MATTM prot. CTVA-2014-0004376 del 23.12.2014; le integrazioni sono state trasmesse dal Consorzio Cepav due al MATTM in data 06.02.2015, relativamente alla sola cava BS2 nel Comune di Lograto, quale unica cava rimasta a seguito del nuova configurazione per il reperimento degli inerti, riportata nella controdeduzione RL345. Tali aspetti saranno oggetto di ulteriori approfondimenti in fase di progettazione esecutiva.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL368	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***B.4.2 Le cave di prestito ed il fabbisogno stimato di materiale*** *4. In merito ai contenuti degli SIA ed ai potenziali impatti sulle singole componenti ambientali:* *• Acque Sotterranee* *Negli SIA prodotti, i potenziali impatti su questa matrice vengono considerati non rilevanti dal momento che le attività di coltivazione sono previste in asciutta e conseguentemente non determinano interferenze dirette tra le operazioni di scavo e gli acquiferi. Tuttavia si osserva che per la definizione del franco tra la quota di fondo scavo e quella di massimo livello freatico, nella documentazione esaminata sono richiamati i risultati di campagne freatimetriche e indagini svolte nel 2005, o serie storiche di dati dei livelli piezometrici riferite comunque a misurazioni effettuate fino al 2005, in piezometri ubicati in prossimità delle previste cave. I dati utilizzati sono in generale insufficienti e non aggiornati, pertanto le elaborazioni condotte potrebbero fornire una caratterizzazione non rappresentativa degli acquiferi e degli andamenti dei livelli piezometrici; a tal proposito si fa presente ad esempio che nell'ultimo decennio sono stati registrati e documentati significativi innalzamenti dei livelli di falda in diverse aree dell'alta pianura bresciana, di cui le informazioni riportate negli SIA non tengono conto, essendo riferite a periodi antecedenti il 2005. Conseguentemente, non possono essere escluse interferenze sugli acquiferi determinate dalle operazioni di scavo, in particolar modo presso quelle cave per le quali il progetto di coltivazione proposto prevede un franco ridotto dalla quota di massima risalita della falda (ad. es. cava BS2 Lograto, franco 50 cm), in territori caratterizzati da alta permeabilità dei suoli e da elevata vulnerabilità degli acquiferi. Le ricognizioni dei pozzi pubblici e privati riportate negli allegati agli SIA evidenziano inoltre una notevole densità di punti di emungimento in prossimità delle cave, utilizzati sia a scopo potabile che irriguo e zootecnico, che rappresentano i recettori di potenziali impatti sulle caratteristiche quali/quantitative della falda, generati dalle attività di scavo e dalle attività svolte presso le aree logistiche.*	\	Questo tema sarà oggetto di aggiornamento in fase di progettazione esecutiva, relativamente alla sola cava BS2 nel Comune di Lograto, quale unica cava rimasta a seguito del nuova configurazione per il reperimento degli inerti, riportata nella controdeduzione RL340.	SI
RL369	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***B.4.2 Le cave di prestito ed il fabbisogno stimato di materiale*** *4. In merito ai contenuti degli SIA ed ai potenziali impatti sulle singole componenti ambientali:* *• Biodiversità:* *Si evidenzia che nessuna delle aree individuate ricade in un corridoio regionale della RER. Si rileva, però che l'area di cava "BS2 Lograto" ricade all'interno di un elemento di secondo livello, posto all'interno del Settore 132 "Brescia".* *Si concorda, in linea generale, con i progetti di recupero ambientale a fini prevalentemente agronomici delle cave di prestito a chiusura delle attività di cava. Perplessità genera il progetto di recupero della cava di Lograto, collocato all'interno di un elemento secondario della rete ecologica, per il quale si ritiene opportuno porre maggiore attenzione ai temi naturalistici.*	\	Quanto richiesto sarà recepito in fase di progettazione esecutiva, relativamente alla sola cava BS2 nel Comune di Lograto, quale unica cava rimasta a seguito del nuova configurazione per il reperimento degli inerti, riportata nella controdeduzione RL345.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL370	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***B.4.3 Terre e rocce da scavo*** *Dall'analisi del documento propedeutico al piano di utilizzo dei materiali da scavo, si ritiene che lo stesso riporti i contenuti previsti dal D.M. 161/2012. La valutazione puntuale sul recepimento dei suddetti contenuti sarà però da effettuare per lo specifico Piano di Utilizzo che deve essere presentato.* *Occorre pertanto redigere il Piano di gestione delle terre e rocce da scavo elaborato ai sensi della normativa vigente che sviluppi in dettaglio la stima dei quantitativi di materiali necessari alla formazione del rilevato, verificando sia il materiale recuperabile dalle operazioni di scavo, sia la disponibilità del materiale proveniente dalle cave identificate.* *Si segnala infatti che il Piano delle terre e rocce da scavo è stato svolto in maniera preliminare, mentre il livello di dettaglio di tale progetto deve essere pari ad un progetto definitivo, in quanto soggetto ad approvazione da parte dell'Autorità Competente in materia di VIA, come indicato dall'art.186 del d.lgs.152/06 e s.m.i.* *In particolare non sono state effettuate le prove in situ (carotaggi, sondaggi) finalizzate alla caratterizzazione ambientale dei materiali da scavo, prevista dal DM 161/2012, e pertanto non sono presenti dati che consentano di escludere la presenza di contaminanti.* *Si ritiene di segnalare inesattezze riportate al paragrafo 6.2 "Quadro dei materiali da scavo prodotti e potenzialmente riutilizzabili". Infatti nelle tabelle 6.1b (scavi per opere all'aperto) e 6.1c (scavi per gallerie naturali) di pag. 30, si segnalano errori nei volumi totali dei materiali di scavo prodotti e potenzialmente riutilizzabili e di conseguenza si invita a rivedere i quantitativi di movimentazione complessiva di materiali da scavo, come indicati nello stesso paragrafo.* *Per quanto riguarda l'interferenza dell'opera con la falda idrica sotterranea si ritiene opportuno che la stessa vada contestualizzata con dati idrogeologici aggiornati e non con serie storiche (anni 1991-1992) e/o dati pregressi (anni 2004-2005).*	\	Per quanto riguarda il Piano di Utilizzo rocce e Terre da scavo Il Consorzio Cepav due ha presentato il Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo (PUT) sulle opere oggetto di procedura VIA (variante di Montichiari, elettrodotti, strada Ghedi-Borgosatollo), conformemente a quanto previsto dall'art. 5, comma 1 del DM161/2012 e in accordo con lo stesso Ministero dell'Ambiente. Detto articolo di legge disciplina infatti l'obbligo di presentazione del PUT in fase di progetto definitivo solo per le opere oggetto di VIA, per le quali l'espletamento dell'iter deve avvenire prima dell'espressione del parere di valutazione di impatto ambientale. In particolare il suddetto Piano è stato trasmesso a MATTM ed a tutti gli altri Enti interessati come integrazione volontaria in data 10.12.2014. Per le parti dell'opera, non soggette a VIA, il PUT verrà presentato in fase di progetto esecutivo, come disciplinato dallo stesso articolo, entro 90 giorni prima dell'inzio dei lavori.	SI Già Previsto
RL371	Regione Lombardia	Lograto	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***B.4.4 Rifiuti*** *In riferimento ai rifiuti prodotti, si ritiene necessario che preliminarmente all'avvio delle attività vengano definiti con maggior dettaglio i seguenti aspetti:* *• tipologia e quantitativi o luoghi, modalità e tempi del loro stoccaggio* *• individuazione dei soggetti responsabili della gestione e avvio a smaltimento o recupero dei rifiuti* *• la destinazione finale di tutti i tipi di materiali rimossi.* *• Preliminarmente all'inizio delle lavorazioni dovranno essere precisate le eventuali modalità di riutilizzo dei terreni scavati, secondo quanto definito dalla normativa vigente.*	\	Con riferimento a quanto indicato nella controdeduzione RL345, si provvederà a quanto richiesto per la sola cava BS2 di Lograto.	SI
RL372	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***B.4.5 Interferenze con due discariche*** *La cartografia utilizzata è basata sulla Carta Tecnica Regionale del 1994 e pertanto non è aggiornata rispetto alle evoluzioni territoriali intervenute dal 2003 ad oggi. In particolare si osserva che il tracciato interseca diverse realtà produttive e territoriali, che non sono analizzate nella documentazione agli atti. Tra queste si citano, a titolo esemplificativo, due discariche di rifiuti urbani e assimilati cessate, nei comuni di Calcinato e Montichiari; una zona produttiva nelle vicinanze delle stazione ad alta velocità prevista; pozzi irrigui e fontanili di privati o consorzi non censiti, che dovranno essere ricostruiti.*	\	La Cartografia Vettoriale Rapporto di Scala 1:1000 evidenzia la presenza delle Discariche . L'interferenza tra il tracciato della linea ferroviaria Lotto Funzionale Brescia - Verona e le due discariche é stata anche rilevata nella Parte n°33 Siti Inquinati del Progetto Definitivo, nella quale i due siti sopra menzionati, oggetto di censimento, sono stati individuati con le codifiche: MN02,CL13. Si rimanda in proposito anche alla controdeduzione RL19. In ogni caso in fase esecutiva saranno condotti tutti gli approfondimenti ed aggiornamenti del caso.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL373	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.6 Variante di tracciato di Montichiari*** *Rumore* *Si rilevano, dai dati dei livelli di rumore post operam riportati in tabella, previsioni di superamento dei limiti di rumore presso recettori. Per queste situazioni il proponente ipotizza interventi diretti al recettore, considerando anche tra i motivi di opzione dell'intervento diretto al recettore quello economico. Al proposito si ritiene di evidenziare che:* *- l'intervento diretto al recettore deve essere considerato una opzione in subordine da perseguire solo se non è possibile ottenere il rispetto del limite in facciata con interventi alla sorgente e sul percorso di propagazione;* *- alla luce della recente sentenza 35 del 9 gennaio 2014 del Consiglio di Stato la ragione economica non può essere considerata di per se stessa valida motivazione per intervenire direttamente al recettore in luogo che sul percorso di propagazione;* *- l'intervento diretto al recettore comporta una serie di vincoli sulla fruizione del recettore (gli ambienti dovrebbero essere fruiti a finestre chiuse e dovrebbero essere in ogni caso garantite adeguate condizioni di climatizzazione e ricambio aria) ed è comunque necessario l'assenso del proprietario per tale tipologia di intervento.* *Per quanto sopra esposto si ritiene che la previsione di interventi diretti al recettore debba essere rivalutata e giustificata adeguatamente nel dettaglio per ogni singolo caso e che vada comunque esclusa se tecnicamente realizzabili in suo luogo interventi di mitigazione sul percorso di propagazione che consentano di conseguire il rispetto dei limiti di rumore in facciata.*	\	Vedi controdeduzione al punto RL194	NO
RL374	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.6 Variante di tracciato di Montichiari*** *Vibrazioni* *Le considerazioni ed indicazioni nel presente parere riguardano esclusivamente gli aspetti relativi al disturbo da vibrazioni per gli occupanti gli edifici; esulano dalle competenze gli aspetti riguardanti gli effetti delle vibrazioni sulle strutture e la sicurezza degli edifici.* *Il criterio fondamentale da considerare per un adeguata protezione dalle vibrazioni dei residenti negli edifici è quello della soglia di percezione che non deve essere superata in occasione di nessun passaggio di treni. Adeguate misure di contenimento delle vibrazioni, ove necessario, andranno assunte per evitare di superare la soglia di percezione.* *Dovrà essere effettuato un monitoraggio delle vibrazioni post operam, ponendo particolare attenzione ai recettori più prossimi alla linea, al fine di valutare il disturbo agli occupanti gli edifici.*	\	Quanto richiesto è già previsto nel progetto.	SI Già Previsto
RL375	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.6 Variante di tracciato di Montichiari*** *Vibrazioni* ***[....]*** *Dovrà essere effettuata una costante manutenzione dell'armamento al fine di evitare che fenomeni di usura e degrado producano incrementi significativi delle vibrazioni ai recettori con superamenti delle soglie di percezione.*	\	Quanto richiesto è già previsto secondo le procedure in vigore presso RFI.	RFI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL376	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.6 Variante di tracciato di Montichiari*** *Atmosfera* *I prevedibili impatti sulla qualità dell'aria sono riconducibili alla fase di cantiere per la quale sono state stimate le emissioni di polveri e la relativa dispersione sulle aree di avanzamento dei lavori, che seguono l'andamento del tracciato della variante, con alcune ipotesi cautelative relativamente a durata dei lavori e stato dei terreni, differenziando le analisi in base alla tipologia del tracciato (rilevato/trincea, viadotto e galleria artificiale).* *Le simulazioni relative alla media annua mostrano valori oltre la soglia di legge per distanze dei recettori di 100 m, appena sotto soglia a distanze di 200 m, e valori via via decrescenti allontanandosi dall'asse della variante; la tipologia galleria risulta leggermente meno impattante delle altre.* *Le simulazioni relative al valore medio giornaliero raggiunto 35 volte all'anno mostrano valori nettamente oltre la soglia di legge sui recettori prossimi all'asse della variante.* *In assenza di un elenco specifico dei reali recettori più esposti e delle relative distanze reali e concentrazioni previste, nonché di una quantificazione delle riduzioni emissive ottenibili alle principali misure di mitigazione citate nel seguito, non si possono effettuare valutazioni più specifiche su singoli punti di criticità. Il confronto con i limiti di qualità dell'aria assume inoltre valore solo indicativo, se le concentrazioni considerate nelle valutazioni non comprendono i valori di fondo di qualità dell'aria ed eventuali effetti cumulativi con altre attività.* *Pur trattandosi di impatti di durata limitata, assume particolare importanza il monitoraggio in corso d'opera, ai fini di stabilire l'opportunità di ulteriori misure mitigative. Per limitare gli impatti in fase di cantiere sono quindi previste alcune misure mitigative per ridurre le emissioni nelle aree di attività, dai motori dei mezzi e nelle attività di trasporto e transito dei mezzi.*	\	Premesso che questo tema è stato oggetto di richiesta di integrazioni di cui alla lettera del MATTM prot. CTVA-2014-0004376 del 23.12.2014 e che le integrazioni sono state trasmesse dal Consorzio Cepav due al MATTM in data 06.02.2015, quanto richiesto è già previsto dal progetto.	SI Già Previsto
RL377	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.7 Riqualificazione strada Ghedi-Borgosatollo*** *Rumore* *La documentazione non è impostata in termini di confronto tra ante e post operam. Sono fornite solo stime dei livelli di rumore post operam in corrispondenza dei recettori censiti (riportate in una tabella in relazione); non sono riportati nella tabella i livelli di rumore stimati ante operam. Non risulta pertanto possibile valutare l'impatto acustico dell'opera in progetto, in quanto non è possibile confrontare i livelli di rumore post operam con quelli ante operam.* *Si ritiene pertanto indispensabile che la documentazione venga integrata riportando in tabella, per ciascuno dei recettori presenti in una fascia intorno alla infrastruttura pari all'ampiezza della fascia di pertinenza, da estendersi al doppio in caso di recettori particolarmente sensibili, accanto al livello stimato post operam quello stimato ante operam, per consentire il raffronto necessario per le valutazioni dell'impatto acustico.*	\	La progettazione del rumore stradale (ai sensi del DPR 142/04) non prevede la caratterizzazione ante operam. Inoltre in fase di monitoraggio ambientale (integrato come da richiesta al punto RL388) sarà caratterizzato il clima acustico ante operam.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL378	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.7 Riqualificazione strada Ghedi-Borgosatollo*** *Rumore* *Dovrebbe essere opportunamente riportata in tabella, per facilitare la valutazione relativa al rispetto dei limiti, anche la destinazione d'uso del recettore ed il conseguente limite di rumore vigente.*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE.	SI
RL379	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.7 Riqualificazione strada Ghedi-Borgosatollo*** *Rumore* *Ai fini della compatibilità ambientale della strada in progetto dovrà essere garantito il rispetto, in facciata dei recettori, dei limiti di rumore, con le eventuali mitigazioni che a tale scopo fossero necessarie. Dovrà essere valutata, in logica di rapporto costo/beneficio, l'opportunità di interventi di mitigazione per contenere l'incremento dei livelli di rumore post operam in quei casi in cui, pur essendo il livello di rumore post operam entro i limiti, sia notevolmente aumentato rispetto all'ante operam.* *Si rileva che presso il recettore G-B 000_S_004 in Comune di Montirone è riportata in tabella una previsione di livello di rumore di periodo notturno post operam di 63,6 dB(A); tale valore è superiore al limite e pertanto, ove non si trattasse di errore materiale (possibile in relazione al fatto che la stima per il periodo diurno è di 61,3 dB(A)), la documentazione dovrà essere integrata con le previsioni progettuali delle mitigazioni acustiche necessarie per il conseguimento del rispetto dei limiti di rumore.* *In caso debbano essere previste misure di mitigazione acustica dovrà essere riportato accanto al livello di rumore stimato post operam senza mitigazioni quello stimato post operam con mitigazioni.*	\	La progettazione acustica è stata eseguita in accordo al DPR 142/04 assegnando ai ricettori i limiti previsti per le strade di nuove costruzione di tipo C1. Per tutti i ricettori i limite diurno e notturno viene rispettato e non si ritengono necessari interventi di bonifica acustica. Il valore riportato nel punto G-B 000_S_004 in Comune di Montirone è un refuso; il valore corretto è 53.6 dBA nel periodo notturno.	NO
RL380	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.7 Riqualificazione strada Ghedi-Borgosatollo*** *Rumore* *Dovrà essere effettuato un monitoraggio acustico post operam entro tre mesi dall'entrata in esercizio dell'infrastruttura al fine di verificare il rispetto dei limiti di rumore e consentire di individuare e dimensionare eventuali misure di mitigazione acustica che fossero necessarie. Il programma di monitoraggio acustico post operam dovrà indicare localizzazione e modalità delle misure di rumore ed essere inviato ad ARPA ed ai Comuni interessati per le valutazioni di adeguatezza. Al termine del monitoraggio dovrà essere predisposta un relazione sugli esiti del monitoraggio riportante i livelli di rumore rilevati, la valutazione circa la conformità ai limiti e l'indicazione delle eventuali misure di mitigazione acustica che a seguito del monitoraggio fossero necessarie nonché dei tempi della loro attuazione.*	Si veda il punto RL388	Quanto richiesto è già previsto in progetto.	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL381	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.7 Riqualificazione strada Ghedi-Borgosatollo*** *Vibrazioni* *Le considerazioni ed indicazioni nel presente parere riguardano esclusivamente gli aspetti relativi al disturbo da vibrazioni per gli occupanti gli edifici; esulano dalle competenze gli aspetti riguardanti gli effetti delle vibrazioni sulle strutture e la sicurezza degli edifici.* *Il criterio fondamentale da considerare per un adeguata protezione dalle vibrazioni dei residenti negli edifici è quello della soglia di percezione che non deve essere superata in occasione di nessun passaggio di treni. Adeguate misure di contenimento delle vibrazioni, ove necessario, andranno assunte per evitare di superare la soglia di percezione.* *Dovrà essere effettuato un monitoraggio delle vibrazioni post operam, ponendo particolare attenzione ai recettori più prossimi alla linea, al fine di valutare il disturbo agli occupanti gli edifici.* *Dovrà essere effettuata una costante manutenzione dell'armamento al fine di evitare che fenomeni di usura e degrado producano incrementi significativi delle vibrazioni ai recettori con superamenti delle soglie di percezione.*	\	Le osservazioni esposte si riferiscono ad impatti da vibrazioni causate dall'esercizio della linea ferroviaria. Ma trattandosi della strada Ghedi-Borgosatollo, il tema non rileva.	NO
RL382	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.7 Riqualificazione strada Ghedi-Borgosatollo*** *Atmosfera* *In merito agli impatti sulla qualità dell'aria in fase di cantiere, sono state stimate [....].* *In merito agli impatti sulla qualità dell'aria in fase di esercizio, sono state stimate le emissioni derivanti dal traffico nella situazione con e senza variante; in base alle stime effettuate, la realizzazione della variante porterebbe a una diminuzione notevole delle emissioni associate al percorso, sia per la minore percorrenza che per il ciclo di guida al di fuori del centro abitato, che viene previsto più fluido. Ciò rappresenta quindi un beneficio a livello di area vasta, determinando inoltre un miglioramento per i recettori nel centro abitato, ove vi è maggior densità di popolazione.* *Tuttavia si ritiene, dato anche il contesto di fondo della qualità dell'aria, che per una valutazione completa degli impatti dell'opera debbano essere approfonditi anche gli effetti sui recettori che saranno interessati dalla variante di tracciato, calcolando i valori di concentrazione dei principali inquinanti da traffico (NOx, PM10, CO, COV), almeno con un modello di simulazione in modalità di screening (nelle condizioni più gravose – worst case), e applicando la metodologia COPERT IV per il calcolo delle emissioni.*	\	Questo tema è stato oggetto di richiesta di integrazioni di cui alla lettera del MATTM prot. CTVA-2014-0004376 del 23.12.2014; le integrazioni sono state trasmesse dal Consorzio Cepav due al MATTM in data 06.02.2015.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL383	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.7 Riqualificazione strada Ghedi-Borgosatollo*** *Acque* *• In fase di esecuzione dei lavori dovrà essere garantita la tutela della qualità delle acque superficiali e sotterranee, dando puntuale attuazione agli interventi ed azioni proposti allo SIA.*	\	Quanto richiesto è già previsto in progetto.	SI Già Previsto
RL384	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.7 Riqualificazione strada Ghedi-Borgosatollo*** *Acque* *• Il monitoraggio del Torrente Garza dovrà essere effettuato secondo le metodiche e le frequenze previste dal PMA, da concordare con ARPA.*	Compreso nella valutazione al punto RL388	Si provvederà a quanto richiesto.	SI
RL385	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.7 Riqualificazione strada Ghedi-Borgosatollo*** *Vegetazione, flora e fauna* *In considerazione della vocazione agricola dell'area che sarà frammentata dalla nuova viabilità, dovranno essere realizzati sottopassi/sovrappassi per la fauna, prevedendone il relativo monitoraggio nell'ambito del PMA esecutivo. Si valuti la fattibilità di un passaggio faunistico ogni 250 m circa, con imbocco alla altezza del piano campagna e dimensioni minime di 60 cm di diametro.*	Importo valorizzato in relazione all'osservazione BO04 del Comune di Borgosatollo.	Si provvederà a quanto richiesto. In particolare saranno realizzati 8 passaggi fauna delle dimensioni di circa 60 cm di diametro. Il PMA verrà integrato con il monitoraggio di tali passaggi. Vedasi anche osservazioni BO04 del Comune di Borgosatollo e RL179.	SI
RL386	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.7 Riqualificazione strada Ghedi-Borgosatollo*** *Vegetazione, flora e fauna* *Si ritiene necessario che tutte le opere di mitigazione e compensazione - espressamente inserite nel progetto esecutivo - siano realizzate, per quanto tecnicamente possibile, prima della messa in esercizio dell'infrastruttura.*	\	Si conferma che le misure di mitigazione saranno realizzate, per quanto tecnicamente possibile, prima della messa in esercizio della strada.	SI
RL387	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.7 Riqualificazione strada Ghedi-Borgosatollo*** *Vegetazione, flora e fauna* *- Gli interventi di mitigazione e ripristino ambientale dovranno essere preventivamente concordati con le Amministrazioni comunali interessate, in coerenza con il sistema complessivo delle mitigazioni e compensazioni, garantendone comunque un'adeguata manutenzione nel tempo.*	\	Il proponente è disponibile a concordare gli interventi di ripristino con le Ammnistrazioni interessate. Per quanto riguarda la manutenzione, premesso che sarà oggetto di apposita convenzione da stipularsi con l'Amministrazione, è ragionevole ipotizzare che sarà in carico all'ente proprietario della strada.	SI parziale

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL388	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.7 Riqualificazione strada Ghedi-Borgosatollo*** *Monitoraggio ambientale* *Si reputa necessario inserire nel PMA complessivo dei punti di monitoraggio nelle fasi di Ante Operam, Corso d'Opera e Post Operam relativi alla nuova viabilità Ghedi- Borgosatollo per le componenti: Rumore, Atmosfera, Acque superficiali, Acque Sotterranee e Suolo.*	€ 115.000	Si provvederà a quanto richiesto.	SI
RL389	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.7 Riqualificazione strada Ghedi-Borgosatollo*** *Monitoraggio ambientale* *Le modalità di esecuzione di tale monitoraggio dovranno essere concordate con ARPA, anche sulla base delle indicazioni fornite nel capitolo 2 del presente documento.*	\	Si provvederà a quanto richiesto	SI
RL390	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.8 Elettrodotto doppia terna SSE Calcinato-SE Lonato*** *Campi elettromagnetici (CEM)* *[....]* *L'elettrodotto in progetto dovrà garantire:* *la conformità al vincolo determinato dalla fascia di rispetto ai sensi di quanto stabilito dalla legge 36/01;*	\	Si conferma il rispetto della normativa.	SI Già Previsto
RL391	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.8 Elettrodotto doppia terna SSE Calcinato-SE Lonato*** *Campi elettromagnetici (CEM)* *[....]* *L'elettrodotto in progetto dovrà garantire:* *il rispetto dei limiti di esposizione ed obiettivi di qualità fissati dal d.p.c.m. 8 luglio 2003.*	\	Si conferma il rispetto della normativa.	SI Già Previsto
RL392	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.8 Elettrodotto doppia terna SSE Calcinato-SE Lonato*** *Campi elettromagnetici (CEM)* *L'elettrodotto non dovrà essere in condizioni normali esercito a valori di corrente superiori a quelli utilizzati per le simulazioni dei campi magnetici e dichiarati nello studio.*	\	Si conferma.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL393	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.8 Elettrodotto doppia terna SSE Calcinato-SE Lonato*** *Campi elettromagnetici (CEM)* *Come previsto dall'articolo 5, comma 4, del DPCM 8 luglio 2003 l'esercente dovrà fornire ad ARPA, con modalità concordate con essa e con frequenza trimestrale, almeno 12 valori di corrente per ciascun giorno corrispondenti ai valori medi delle correnti registrate ogni due ore nelle normali condizioni di esercizio, in modo da consentire la verifica del rispetto dei limiti di esposizione e degli obiettivi di qualità.*	\	A cura RFI	RFI
RL394	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.8 Elettrodotto doppia terna SSE Calcinato-SE Lonato*** *Campi elettromagnetici (CEM)* *Si ritiene necessario che, prima dell'inizio delle attività di lavorazione, venga eseguita una campagna di monitoraggio per la misura dei valori di campo magnetico ed elettrico presso tutti i recettori ricadenti all'interno delle DpA, da effettuarsi secondo le modalità previste dalla norma CEI 211-6. Tale monitoraggio dovrà essere ripetuto durante la fase di Post Operam per la valutazione del rispetto dei limiti di legge.*	\	Questo tema è stato oggetto di richiesta di integrazioni di cui alla lettera del MATTM prot. CTVA-2014-0003831 del 06.11.2014; le integrazioni sono state trasmesse dal Consorzio Cepav due al MATTM in data 03.12.2015. Le misure sono state effettuate; si conferma quanto richiesto durante la fase Post Operam.	SI
RL395	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.8 Elettrodotto doppia terna SSE Calcinato-SE Lonato*** *Atmosfera* *La descrizione delle attività di cantierizzazione indica un prevedibile impatto limitato, sia per durata (circa 15 giorni per sito) che per intensità (in particolare con ridotti traffico indotto ed estensione delle lavorazioni). Ai fini di un'ulteriore riduzione delle emissioni in atmosfera, si raccomanda di adottare, ove applicabili, alcune delle misure mitigative previste per le altre opere correlate, in particolare di effettuare una regolare manutenzione dei mezzi e, specialmente in periodo estivo o siccitoso, di mantenere un'adeguata umidità delle aree di transito ed eventualmente di scavo.* *Il principale impatto per la componente in questione riguarda la fase di cantiere nell'area destinata alla realizzazione della sottostazione di Calcinato.*	\	Premesso che questo tema è stato oggetto di richiesta di integrazioni di cui alla lettera del MATTM prot. CTVA-2014-0004376 del 23.12.2014 e che le integrazioni sono state trasmesse dal Consorzio Cepav due al MATTM in data 06.02.2015, si provvederà a quanto richiesto.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL396	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.8 Elettrodotto doppia terna SSE Calcinato-SE Lonato*** *Suolo* *Il tracciato dell'elettrodotto interferisce con aree a seminativo e in minima parte con aree a colture di maggior pregio quali vigneti e frutteti. La sottrazione temporanea legata alla posa dei sostegni in area agricola è pari a circa 3300 m² mentre la sottrazione permanente di suoli agrari è legata alla realizzazione della sottostazione SSE di Calcinato ed è pari ad una superficie di circa 7000 m².* *Dovrà essere garantito il mantenimento delle qualità pedologiche del terreno di scotico accantonato temporaneamente durante la fase di realizzazione dell'opera e che sarà successivamente riutilizzato per il rivestimento delle aree restituite ai proprietari.*	\	Si provvederà a quanto richiesto.	SI
RL397	Regione Lombardia	Calcinato	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.8 Elettrodotto doppia terna SSE Calcinato-SE Lonato*** *Acque* *In fase di progettazione esecutiva dovranno essere specificate le modalità di raccolta e allontanamento delle acque meteoriche nell'area di cantiere relativa alla costruzione della sottostazione di Calcinato.*	\	Si provvederà a quanto richiesto.	SI
RL398	Regione Lombardia	Mazzano	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.8 Elettrodotto doppia terna SSE Calcinato-SE Lonato*** *Acque* *Rispetto ai locali tecnici previsti in Comune di Mazzano (identificati dal nominativo CAB. ENEL MT/BT al km 5+364.500 P e PJ2 BRESCIA EST al km 5+300 P) si rileva che, oltre ad avere notevoli dimensioni, sono molto vicini alle abitazioni, fra cui anche la villa di importanza storica Mazzucchelli. Si propone quindi di valutare una riduzione della loro dimensione ed una ricollocazione in altra più idonea sede, tenuto anche conto del fatto che l'accesso a tale edificio sarebbe assicurato tramite una strada privata.*	\	I locali tecnici sono posti a sud della ferrovia esistente e quindi dal lato opposto rispetto alla villa storica Mazzucchelli inoltre non è possibile una rilocazione in quanto funzionali alle manovre degli scambi posti proprio in quella zona. Vedasi anche controdeduzione all'osservazione MA09 del Comune di Mazzano.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL399	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.9 Siti di interesse comunitario (Direttiva 92/43/CE "Habitat") e rete ecologica regionaleElettrodotto doppia terna SSE Calcinato-SE Lonato*** *Considerazioni generali* *Pur attraversando principalmente ambienti antropizzati in diverso grado, si sottolinea che la linea AC interferisce in diversi punti con gli elementi della RER. Le interferenze devono, in generale, essere mitigate favorendo la realizzazione di nuove unità ecosistemiche e di interventi di deframmentazione ecologica che incrementino la connettività.* *In dettaglio, le situazioni che evidenziano maggiori criticità sono relative all'attraversamento o alla prossimità con i seguenti elementi:* • ***Settori 132 " Brescia " e 133 " Mella di Capriano del Colle "*** *(Ganglio primario: "Fontanili del Mella", Corridoi primari: "Fiume Mella e Colline di Sant'Anna" (area prioritaria per la biodiversità), "Fascia centrale dei fontanili" (area prioritaria per la biodiversità), Elementi di secondo livello: aree agricole a ovest di Travagliato):* *o Con riguardo ai fontanili, la Rete Ecologica Regionale stabilisce che sia mantenuta e migliorata la vegetazione forestale circostante, siano mantenute le siepi arbustive e quelle lianose di rovo, che venga effettuata una gestione naturalistica della rete idrica minore.*	\	Premesso che questo tema è stato oggetto di richiesta di integrazioni di cui alla lettera del MATTM prot. CTVA-2014-0004376 del 23.12.2014 e che le integrazioni sono state trasmesse dal Consorzio Cepav due al MATTM in data 06.02.2015, si provvederà a quanto richiesto.	SI
RL400	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.9 Siti di interesse comunitario (Direttiva 92/43/CE "Habitat") e rete ecologica regionaleElettrodotto doppia terna SSE Calcinato-SE Lonato*** *[...]* • ***Settori 132 " Brescia " e 133 " Mella di Capriano del Colle "*** *(Ganglio primario: "Fontanili del Mella", Corridoi primari: "Fiume Mella e Colline di Sant'Anna" (area prioritaria per la biodiversità), "Fascia centrale dei fontanili" (area prioritaria per la biodiversità), Elementi di secondo livello: aree agricole a ovest di Travagliato):* *o Con riferimento al fiume Mella, la RER prescrive, tra le altre cose, che sia conservata la vegetazione perifluviale, vengano messe a dimora fasce boschive ripariali, siano conservate e ripristinate le lanche fluviali e le zone umide, siano mantenute le siepi e i prati stabili polifitici.*	\	Si provvederà a quanto richiesto, per quanto tecnicamente fattibile.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL401	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.9 Siti di interesse comunitario (Direttiva 92/43/CE "Habitat") e rete ecologica regionaleElettrodotto doppia terna SSE Calcinato-SE Lonato*** *[...]* • ***Settori 132 " Brescia " e 133 " Mella di Capriano del Colle "*** *(Ganglio primario: "Fontanili del Mella", Corridoi primari: "Fiume Mella e Colline di Sant'Anna" (area prioritaria per la biodiversità), "Fascia centrale dei fontanili" (area prioritaria per la biodiversità), Elementi di secondo livello: aree agricole a ovest di Travagliato):* *o In corrispondenza del corridoio primario che corre lungo il fiume Mella, il tracciato della Linea ferroviaria AC/AV si sviluppa su viadotto, per una lunghezza di ca. 1735 m, superando il vaso Mandolosso, il Fiume Mella, la SP 9, la roggia Seriola Garza e il complesso industriale di Flero. In queste aree le mitigazioni previste per la Linea AC/AV si sovrappongono con quelle realizzate dalla Società Autostrade Centro Padane (ACP) per il raccordo autostradale Ospitaletto-Montichiari. La connettività del corridoio ecologico non appare, pertanto, particolarmente compromessa dall'intersezione con la Linea AC/AV.*	\	Si prende atto.	SI
RL402	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.9 Siti di interesse comunitario (Direttiva 92/43/CE "Habitat") e rete ecologica regionaleElettrodotto doppia terna SSE Calcinato-SE Lonato*** *[...]* • ***Settori 152 " Padenghe sul Garda " e 153 " Chiese di Montichiari "*** *(Corridoio primario (in parte ad alta antropizzazione): "Fiume Chiese" Elementi di primo livello: "Fiume Chiese e colline di Montichiari" (area prioritaria per la biodiversità), "Colline Gardesane" (area prioritaria per la biodiversità).* *o Per il Fiume Chiese la Rete Ecologica Regionale prevede, tra l'altro, la conservazione delle zone umide, la conservazione il ripristino dei boschi, la gestione naturalistica della rete idrologica minore, il mantenimento delle siepi arbustive e lianose (rovi), il mantenimento delle fasce ecotonali e delle piante vetuste. Per le Colline Gardesane, prescrive la conservazione dei boschi, dei prati, delle zone umide, delle fasce ecotonali, degli alberi vetusti e del mosaico agricolo.* *In corrispondenza del corridoio primario ad alta antropizzazione lungo il corso del "Fiume Chiese" il tracciato della Linea AC/AV entra in galleria per 779 m, sottopassando l'autostrada A4 e affiancandosi strettamente a nord, successivamente corre in viadotto per 377 m, superando il Fiume Chiese, e ritorna in galleria. Nel progetto definitivo sono previste opere di inserimento ambientale che appaiono, nel complesso, insufficienti.*	\	Premesso che questo tema è stato oggetto di richiesta di integrazioni di cui alla lettera del MATTM prot. CTVA-2014-0004376 del 23.12.2014 e che le integrazioni sono state trasmesse dal Consorzio Cepav due al MATTM in data 06.02.2015. L'osservazione non risulta sufficientemente definita per poterla tradurre in progetto.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL403	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.9 Siti di interesse comunitario (Direttiva 92/43/CE "Habitat") e rete ecologica regionaleElettrodotto doppia terna SSE Calcinato-SE Lonato*** *[...]* *• **Settori 152 " Padenghe sul Garda " e 153 " Chiese di Montichiari "** (Corridoio primario (in parte ad alta antropizzazione): "Fiume Chiese" Elementi di primo livello: "Fiume Chiese e colline di Montichiari" (area prioritaria per la biodiversità), "Colline Gardesane" (area prioritaria per la biodiversità).* *o In corrispondenza dell'elemento di primo livello "Colline Gardesane" (area prioritaria per la biodiversità), il tracciato si snoda completamente nella galleria di Lonato in parte naturale, in parte artificiale, per un percorso di 7.371 m (4.751 m naturale), che consente di sottopassare l'A4 e affiancarsi a sud di essa. In comune di Lonato, la galleria omonima consente di sottopassare l'autostrada e di porsi in affiancamento a sud di essa.*	\	Si prende atto.	SI
RL404	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.10 Biodiversità*** *[...]* *Rispetto a situazioni puntuali si segnala di:* *• implementare i passaggi faunistici soprattutto nell'area presso il torrente Garza in direzione Milano, in quanto prossima alle aree di maggior rilevanza naturalistica attuale e potenziale del territorio comunale ed in particolare: area di rimboschimento ex cava Italcementi (circa 20ha), area di mitigazione ambientale della SP 19 ed area della Fontana Prandoni.*	\	In corrispondenza del Torrente Garza è presente il viadotto che consente già il passaggio della fauna. Vedi anche controdeduzione al punto CD52.	NO
RL405	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.11 Aspetti geologici, idrogeologici, sisimci*** *[...]* *Dall'esame della documentazione prodotta, si ritiene che le indagini e gli approfondimenti indicati nei predetti elaborati siano spesso carenti e non sempre conformi rispetto a quanto richiesto dalla vigente normativa nazionale e regionale. Si invita pertanto ad approfondire localmente l'analisi del rischio residuo alfine di realizzare l'opera garantendo sicurezza all'infrastruttura e alla sua utenza.*	\	Questo tema è stato oggetto di richiesta di integrazioni di cui alla lettera del MATTM prot. CTVA-2014-0004376 del 23.12.2014; le integrazioni sono state trasmesse dal Consorzio Cepav due al MATTM in data 06.02.2015.	SI
RL406	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.11 Aspetti geologici, idrogeologici, sisimci*** *[...]* *Relativamente agli attraversamenti dei corsi d'acqua si forniscono inoltre, quale indirizzo di tutela idrologico-idraulica, le seguenti indicazioni generali:* *• garantire che non vengano peggiorate in alcun modo le condizioni di deflusso nei corsi d'acqua interferiti;*	\	La valutazione delle condizioni di deflusso per i corsi d'acqua interferiti è avvenuta in fase di stesura del progetto definitivo. Qualora le infrastrutture in progetto determinassero un peggioramento delle condizioni di deflusso sono stati individuati gli accorgimenti necessari al ripristino delle condizioni di sicurezza in accordo con le disposizioni e la normativa vigenti.	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL407	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.11 Aspetti geologici, idrogeologici, sisimci*** *[...]* *Relativamente agli attraversamenti dei corsi d'acqua si forniscono inoltre, quale indirizzo di tutela idrologico-idraulica, le seguenti indicazioni generali:* *• garantire la sicurezza dell'infrastruttura in progetto nei riguardi delle azioni idrodinamiche dei corsi d'acqua in piena, sia dal punto di vista degli allagamenti sia con riferimento alle azioni concentrate da parte delle correnti idriche sulle opere in alveo.*	Importo valorizzato in relazione all'osservazione AB01 e AB02 dell'Autorità di Bacino	La sicurezza dell'infrastruttura è stata valutata in fase di progettazione definitiva e sono già state inserite idonee opere a protezione degli attraversamenti. In ogni caso sono stati valutati anche ulteriori interventi (es. approfondimento delle pile, ecc.) sulla base delle richieste pervenute dall'Autorità di Bacino per i fumi Mella, Chiese, Mincio a cui si rimanda (si vedano osservazioni AB01 e AB02) al fine di fornire ulteriori garanzie sulla sicurezza dell'infrastruttura e ridurre i rischi del territorio circostante.	SI
RL408	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.12 Idrologia e acque superficiali*** *Con riferimento alla componente si segnala che:* *• L'interferenza tra la futura linea ferroviaria ed il Vaso Mandolossa costituisce un ambito di potenziale criticità ecosistemica. Il Comune di Azzano Mella ha aderito ad un progetto di rete ecologica sovraccomunale, con Ente capofila il Parco Agricolo Regionale del Monte Netto, rispetto al quale si chiede di verificare la coerenza con i principi fondamentali.*	Importo valorizzato in relazione all'osservazione AZ10 del Comune di Azzano Mella e FL24 del Comune di Flero	Si provvederà a quanto richiesto. Si rimanda comunque anche alla precedenti osservazioni RL88 e RL170, nonché alle osservazioni AZ04, AZ08 e AZ10 del Comune di Azzano Mella, alla osservazione FL24 del Comune di Flero, e relative controdeduzioni.	SI
RL409	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.12 Idrologia e acque superficiali*** *Con riferimento alla componente si segnala che:* *• Fontanili attivi: Nell'atlante cartografico relativo alla componente ambiente idrico sotterraneo, non risultano rilevati i seguenti fontanili attivi presenti sul territorio comunale nelle adiacenze dell'infrastruttura in progetto:* *- Fontanile sul Vaso Gatello, in lato Nord alla futura linea ferroviaria, all'altezza della progressiva 76+800, con orientamento parallelo alla rete;* *- Fontanile sul Vaso Gatello, in lato Sud alla futura linea ferroviaria, in corrispondenza dell'area di stoccaggio prevista all'altezza della progressiva 76+425, con orientamento parallelo all'infrastruttura;*	\	Si provvederà a quanto richiesto nell'ambito dell'aggiornamento del PMA.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL410	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.12 Idrologia e acque superficiali*** *Con riferimento alla componente si segnala che:* *• per quanto riguarda la realizzazione dei manufatti stradali si raccomanda di tenere in dovuta attenzione le interferenze con il reticolo idrico minore esistente. In particolare, per la realizzazione della bretella prevista nel comune di Borgosatollo si chiede di evitare la tombinatura del reticolo interferito al fine di preservarne le valenze agricole e paesistico-naturalistiche presenti, oltre che a garantirne la sicurezza dal punto di vista idrico e idrogeologico. Qualora invece la tombinatura fosse necessaria dovranno essere garantite adeguate sezioni, non solo per quanto riguarda la verifica idraulica ma anche per il passaggio delle specie faunistiche. Dovrà inoltre essere mantenuta la possibilità di irrigazione di tutte le aree agricole sottostanti la nuova bretella.*	Importo valorizzato in relazione alle osservazioni RL 179 e RL385	Premesso che questo tema è stato oggetto di richiesta di integrazioni di cui alla lettera del MATTM prot. CTVA-2014-0004376 del 23.12.2014 e che le relative integrazioni sono state trasmesse dal Consorzio Cepav due al MATTM in data 06.02.2015, si rimanda alle precedenti osservazioni RL178, RL179 e RL385, nonchè alle osservazioni BO04 e BO19 del Comune di Borgosatollo, e relative controdeduzioni.	SI
RL411	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.12 Idrologia e acque superficiali*** *Con riferimento alla componente si segnala che:* *• dovrà eseguirsi la verifica idraulica del ponte sul torrente Garza al fine di definirne la corretta luce di attraversamento.*	\	Premesso che questo tema è stato oggetto di richiesta di integrazioni di cui alla lettera del MATTM prot. CTVA-2014-0004376 del 23.12.2014 e che le relative integrazioni sono state trasmesse dal Consorzio Cepav due al MATTM in data 06.02.2015, si rimanda alla osservazioni BO05 del Comune di Borgosatollo e relativa controdeduzione.	SI Già Previsto
RL412	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.13 Sistema agricolo*** *[.....]* *Alla luce delle considerazioni e delle criticità rilevate si richiede quanto di seguito riportato:* *• Il previsto Protocollo d'intesa inerente le modalità e i criteri di esproprio da sottoscrivere con le OOPP agricole dovrà considerare la sentenza della Corte costituzionale del 16 giugno 2011 n. 181, in base alla quale le procedure di esproprio devono considerare criteri di indennità basati sui requisiti specifici del bene e sul reale valore commerciale dello stesso. Nell'ambito della definizione degli indennizzi per i terreni interessati da occupazioni temporanee (cantieri, piste ecc.) si segnala la necessità di porre la massima attenzione a quelle aziende agricole la cui percentuale di terreno espropriato o occupato temporaneamente, sia potenzialmente in grado di minarne il bilancio economico.*	Valorizzazione valutata al punto RL033	Per la remunerazione degli espropri (acquisizioni o occupazioni temporanee) che si renderanno necessari per la realizzazione dell'opera si utilizzeranno le procedure basate sull'attuale legislazione in vigore (Testo Unico di cui al DPR n. 327/2001 modificato dal Dlgs n. 302/2002).	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL413	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.13 Sistema agricolo*** *[.....]* *Alla luce delle considerazioni e delle criticità rilevate si richiede quanto di seguito riportato:* *• Dovranno essere analizzati quali/quantitativamente gli impatti indotti sulle aziende agricole interessate dalle opere in progetto, con particolare riferimento alla ricomposizione delle proprietà frammentate, alla difesa della produzione ed alla valorizzazione economico-agraria del comprensorio. Tali analisi saranno propedeutiche alla definizione di specifiche modalità e azioni compensative e di minimizzazione dedicate alle aziende agricole, da definire attraverso tavoli di confronto con le OOPP di settore.* *• Si dovrà perseguire la ricomposizione fondiaria tra proprietà frontiste e la rimessa a coltura degli interclusi e reliquati.*	\	Premesso che il tema è anche oggetto di richiesta di integrazioni di cui alla lettera del MATTM prot. CTVA-2014-0004376 del 23.12.2014 e che le integrazioni sono state trasmesse dal Consorzio Cepav due al MATTM in data 06.02.2015, si precisa che la definizione della ricomposizione fondiaria, trattandosi di argomento difficilmente generalizzabile ma più propriamente riconducibile ad esigenze specifiche di ogni ditta coinvolta in attività di esproprio, potrà essere completatata solo attraverso concordamenti con le singole proprietà attarverso incontri specifici prima della fase esecutiva e della emissione dei relativi Decreti di Occupazione. Si aggiunge inoltre che è comunqe prevista la sottoscrizione di un Protocollo di Intesa con le Associazioni di categoria. Vedasi anche controdeduzione alla precedente osservazione RL36.	SI Già Previsto
RL414	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.13 Sistema agricolo*** *[.....]* *Alla luce delle considerazioni e delle criticità rilevate si richiede quanto di seguito riportato:* *• Dovranno essere quantificate le aree arboree/arbustive che verranno eliminate per la realizzazione del progetto e di conseguenza, si dovrà ottemperare ai disposti della D.g.r. 8/675 del 21 Settembre 2005 e successive modifiche ed integrazioni (Criteri per la trasformazione del bosco e per i relativi interventi compensativi). Le essenze arboree ed arbustive di nuovo impianto, dovranno essere autoctone e rispettare la normativa di settore.*	\	Si rimanda lo studio per la quantificazione delle Superfici interessate dal Tracciato di Linea AV/AC alla fase di Progetto Esecutivo. Mentre l'impiego delle essenze arboree è dettagliato all'interno degli Elaborati Progetto Opere di Mitigazione Ambientale Parte n°18.	SI
RL415	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.13 Sistema agricolo*** *[.....]* *Alla luce delle considerazioni e delle criticità rilevate si richiede quanto di seguito riportato:* *• Si chiede che venga garantito il ripristino allo stato originale le aree di cantiere e quelle occupate o impegnate a vario titolo, curando in particolare il riposizionamento degli orizzonti pedologici e ripristinando le condizioni fisico chimiche del suolo interessato (anche tramite abbondanti concimazioni organiche, sovesci etc.).*	\	Le modalità di scotico e di ripristino delle aree che verranno utilizzate temporaneamente come cantieri e/stoccaggi sono ampiamente collaudate nelle altre tratte di opere AV precedentemente realizzate (Milano-Bologna) o in corso di realizzazione (Treviglio-Brescia) ed hanno garantito una funzionalità all'uso agricolo paragonabile a quella precedente l'intervento.	SI Già Previsto
RL416	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.13 Sistema agricolo*** *[.....]* *Alla luce delle considerazioni e delle criticità rilevate si richiede quanto di seguito riportato:* *• Dovrà essere garantita nel tempo la continuità dei canali irrigui e di colo. A tal fine dovranno essere presi accordi specifici e concordate le soluzioni progettuali che coinvolgono il sistema irriguo con i Consorzi di Bonifica competenti territorialmente.*	\	Si provvederà a quanto richiesto.	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL417	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.13 Sistema agricolo*** *[.....]* *Alla luce delle considerazioni e delle criticità rilevate si richiede quanto di seguito riportato:* *• Dovranno essere garantiti nel tempo sia la continuità della viabilità poderale sia l'accesso ai fondi.*	\	Si provvederà a quanto richiesto.	SI Già Previsto
RL418	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.13 Sistema agricolo*** *[.....]* *Alla luce delle considerazioni e delle criticità rilevate si richiede quanto di seguito riportato:* *• Dovranno essere previsti passaggi di adeguate dimensioni integrati nella stessa infrastruttura per favorire la continuità dell'attività agricola e del sistema idraulico (irriguo e di colo).*	\	Si provvederà a quanto richiesto.	SI Già Previsto
RL419	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.13 Sistema agricolo*** *[.....] Si evidenzia infine che il tracciato ferroviario interessa diversi Comuni riconosciuti da Regione Lombardia come Comuni a "valenza turistica" e risultano compresi all'interno di 3 Sistemi Turistici.* *In particolare, l'area a sud del Lago di Garda interessata dal tracciato, coincide con una delle zone italiane di più elevato pregio per la produzione viticola e olivicola in quanto caratterizzata da peculiari condizioni per l'esposizione, il drenaggio dei suoli e la capacità di ritenuta idrica. Il territorio appartiene alle D.O.C. del Lugana e alla D.O.P. dell'olio extra vergine di oliva del Garda Bresciano.* *L'apparato colturale di qualità abbinato alle peculiarità dell'assetto morfologico (in particolare l'area delle colline del Mella, tra i Comuni di Lonato, Desenzano e Sirmione, l'area di Calcinato con la presenza del Monte di Sopra e Monte di Sotto, l'area collinare del Monte netto, tra i Comuni di Poncarale e Capriano del Colle), alle numerose emergenze archeologiche e storico/architettoniche e ai contesti urbani di pregio, compongono un paesaggio che costituisce un forte elemento di attrattività territoriale assolutamente da salvaguardare e valorizzare. [...]* *Affinché i benefici derivanti dal rendere maggiormente accessibile l'area oggetto d'intervento non risultino annullati dai possibili impatti negativi discendenti dalla realizzazione dell'opera, si chiede che si presti in generale la massima attenzione alla conservazione e al mantenimento delle peculiarità paesaggistiche del territorio e dei centri abitati interessati direttamente e indirettamente dalla realizzazione del manufatto principale, dall'organizzazione dei cantieri, dalla realizzazione delle opere accessorie e per il reperimento degli inerti.*	\	Si provvederà a quanto richiesto.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL420	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.13 Sistema agricolo*** *[.....]* *Per il comparto agricolo si segnala la necessità di approfondimenti in fase di avanzamento progettuale al fine di:* *conseguire un ulteriore contenimento della perdita di superficie produttiva di qualità e una significativa riduzione della frammentazione degli appezzamenti;* *limitazione ulteriore dei reliquati non utilizzabili a fini produttivi;* *miglioramento della accessibilità ai fondi;*	\	Si provvederà a quanto richiesto. Vedasi anche precedenti osservazioni RL36, RL40, RL41 e RL413, e relative controdeduzioni	SI
RL421	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.13 Sistema agricolo*** *[.....]* *Per il comparto agricolo si segnala la necessità di approfondimenti in fase di avanzamento progettuale al fine di:* *puntuale verifica del riassetto della complessa rete irrigua che svolge anche un importante ruolo per lo scolo delle acque ai fini della difesa del suolo;*	\	Si provvederà a quanto richiesto. Vedasi anche precedenti osservazioni RL42, RL45, RL47, RL48, RL52, RL53 e RL416, e relative controdeduzioni	SI
RL422	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.13 Sistema agricolo*** *[.....]* *Per il comparto agricolo si segnala la necessità di approfondimenti in fase di avanzamento progettuale al fine di:* *garantire una gestione dei cantieri che minimizzi il tempo di occupazione dei terreni (realizzando per esempio gallerie artificiali).*	\	Il contenimento della superficie dei cantieri, la riperimetrazione di alcune aree critiche e la messa in atto di accorgimenti adeguati per minimaizzare gli impatti sui terreni agricoli, saranno sviluppati e approfonditi nelle fasi di progettazione esecutiva e di cantierizzazione. Tuttavia queste modifiche non potranno incidere sulle caratteristiche del tracciato e del progetto della linea ferroviaria, quindi si esclude che possano essere realizzate gallerie artificiali se non dove già previste nel progetto definitivo.	SI parziale

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL423	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.14 Industrie a rischio di incidente rilevante e siti contaminati*** *[.....]* *Per poter realizzare la galleria è previsto l'esproprio di una porzione di terreno di proprietà della Ditta Feralpi, classificata come stabilimento a rischio di incidente rilevante in art. 8 del D.Lgs.334/99, sin dal 2006, in quanto detentrice di una quantità di sostanze pericolose per l'ambiente previste dal D.Lgs. 334/99 superiore a quanto previsto dalla colonna 3 dell'allegato I parte II.* *Pertanto, vista la possibile modifica del perimetro aziendale causa la realizzazione della galleria artificiale sulla linea ferroviaria, è necessario che il proponente dell'opera, approfondisca le eventuali interferenze e/o rischi derivanti dalla presenza dello stabilimento Feralpi Siderurgica secondo quanto previsto dal DM 9 maggio 2001 - requisiti minimi di sicurezza in materia di pianificazione urbanistica e territoriale per le zone interessate da stabilimenti a rischio di incidente rilevante.*	\	Premesso che l'osservazione non riguarda le opere sottoposte alla procedura di VIA, si precisa che per le industrie a Rischio di Incidente Rilevante è prevista la redazione di specifiche misure di emergenza in fase di progettazione esecutiva.	SI
RL424	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.15 Paesaggio*** *Rispetto al tracciato proposto, ricordando che sul progetto preliminare (2003) si era rinviata ai necessari approfondimenti progettuali la soluzione di alcune criticità paesaggistiche, occorre rilevare che gli elementi di maggior impatto del progetto in esame sono relativi agli attraversamenti dei corsi d'acqua, ai notevoli tratti in viadotto, al "salto di montone" in comune di Mazzano (BS) ed all'uscita della linea ferroviaria dalle gallerie.* *Gli ambiti assoggettati a specifica tutela paesaggistica, indicati puntualmente nella relazione paesaggistica interessano prevalentemente aree boscate o corsi d'acqua e relative fasce di rispetto.* *Anche parte del territorio del Parco del Monte Netto è interessato dal tracciato della infrastruttura.* *Rispetto a quanto rimandato in sede di progettazione definitiva, si rileva che ancora oggi le criticità sopra rilevate non risultano adeguatamente "verificate".*	\	La verifica richiesta sarà approfondita	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL425	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.15 Paesaggio*** *La relazione paesaggistica racconta le caratteristiche dei territori attraversati illustrando anche con "fotoinserimenti" le variazioni che ne deriverebbero con riguardo alla possibile "intrusione/ostruzione visuale".* *Le linee guida per l'inserimento architettonico-visivo della linea, pur conducendo una analisi della incidenza delle opere rispetto alle indicate "sub-unità paesistico-ambientali", illustrano un abaco di diverse possibili opzioni, per lo più afferenti allo studio cromatico dei ponti e dei viadotti, che non appaiono adeguatamente supportate da valutazioni strettamente legate al contesto paesaggistico di riferimento.*	\	Il tema è stato oggetto di integrazione su richiesta del MiBACT (prot. 27753 del 06.11.2014) fornita in data 03.12.2014.	SI
RL426	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.15 Paesaggio*** *Le conflittualità architettoniche-visive, paesaggistiche e naturalistiche individuate sono risolte con misure mitigative semplicemente utilizzate per "mascherare" la vista dei manufatti e, ancora una volta, senza condurre uno sforzo progettuale che sia in grado di connotare qualitativamente il progetto nel suo complesso.* *In sintesi si rileva che il proponente opera con un approccio che assume come "dato/definito" il progetto infrastrutturale, ed indica misure di mascheramento, impropriamente definite di mitigazione, al fine di occultare alla "vista" tali manufatti, con il rischio che tali misure di impossibile obliterazione costituiscano ulteriore motivo di intrusione/ostruzione visuale.* *Esemplificativa al riguardo la relazione paesaggistica ove l'utilizzo delle fotosimulazioni evidenzia l'approccio metodologico appena descritto.*	\	Le soluzioni architettoniche tengono conto anche del necessario contenimento dei costi. Per quanto riguarda la richiesta di eliminare / ridurre il verde con funzione di mascheramento, la richiesta confligge con altre di senso opposto come le osservazioni RL423, RL434 e RL470.	NO
RL427	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.15 Paesaggio*** *Esempio chiarissimo sono le mitigazioni proposte per il viadotto per superare il Mella, la Mandolossa ed il Garza laddove la previsione di una cortina alta di essenze arboree impedirebbe parzialmente la vista del viadotto dalla strada ciclopedonale ma, nello stesso tempo, altererebbe la vista del paesaggio lineare e orizzontale tipico della Bassa Bresciana.*	\	Non si ritiene che gli interventi previsti alterino il paesaggio lineare e orizzontale in relazione all'attuale situazione. In particolare: con riferimento al fiume Garza si segnalano i recenti interventi di rimboschimento Italcementi e le mitigazioni sulla SP19 (citati nell'osservazione RL404); per quanto riguarda il fiume Mella, la RER prescrive, tra le altre cose, che sia conservata la vegetazione perifluviale, vengano messe a dimora fasce boschive ripariali (come precisato nell'osservazione RL400.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL428	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.15 Paesaggio*** *[.....]* *Si segnala altresì quanto rilevato dal Ministero per i beni e le attività culturali ed il turismo (parere della Soprintendenza di Brescia del 6.11.2014) che evidenzia una serie di elementi di criticità del progetto che appaiono condivisibili con riguardo al profilo paesaggistico.* *Tale nota richiama in particolare a la necessità che siano adeguatamente indagate le interferenze della nuova infrastruttura con le emergenze di carattere architettonico (ad es. il nucleo e la Torre di San Martino della Battaglia), che siano prodotte "fotosimulazioni" da distanze utili e significative, evitando le visioni interne al corso dei binari, di certo poco utili per le valutazioni paesaggistiche, predisponendo elaborati che approfondiscano il rapporto di "intervisibilità".* *È del tutto evidente che fotosimulazioni "parziali" e non tramite la valutazione di tutti gli scorci prospettici possano produrre ipotesi di "mitigazione verde" costituenti elemento di impatto paesaggistico negativo.* *In conclusione tenuto conto degli elementi di maggiore criticità, sopra sinteticamente richiamati, e delle carenze evidenziate occorre richiamare alla necessità che siano condotte dal proponente ulteriori verifiche/approfondimenti di natura paesaggistica, con i dettagli ed alla scala adeguata, al fine di poter disporre di un progetto che, nel suo complesso, rispetti il contesto paesaggistico.*	\	Le integrazioni richiamate nella osservazione sono state trasmesse al MiBCAT in data 03.12.2014. Su questo tema inoltre sono state trasmesse al MATTM in data 06.02.2015 ulteriori integrazioni a seguito della richiesta del Ministero di cui al prot. CTVA-2014-0004376 del 23.12.2014	SI
RL429	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.15 Paesaggio*** *[.....]* *In particolare si chiede che gli sviluppi progettuali dei previsti interventi di mitigazione ambientale possano essere effettuati attraverso un costante confronto con le Istituzioni locali e la cittadinanza interessata al fine di conseguire la massima condivisione sulle scelte da attuare in ordine a:* *fruibilità visiva dei beni storico/architettonici;* *realizzazione di opere a verde volte alla valorizzazione paesaggistica del tracciato, e dei manufatti accessori, al consolidamento dei pendii e al contenimento dell'inquinamento acustico;* *studi sulle possibili interferenze sulle falde e interventi per il contenimento degli impatti* *opere per garantire la continuità dei percorsi ciclopedonali e per incrementarne l'estensione;*	\	La fruibilità visiva dei beni storico/architettonici è stata oggetto di specifica integrazione trasmessa al Ministero dei Beni Culturali il 03.12.2014 su richiesta del MIBACT. Si evidenzia, poi, che le richieste/modifiche alle opere di mitigazione ed ai percorsi cicopedonali sono stati oggetto di osservazioni da parte dei Comuni interessati e spesso, come riportato nelle relative controdeduzioni, sono state accolte. Ciò premesso il proponente è disponibile ad un confornto con gli Enti locali, con i limiti tuttavia imposti da questioni tecniche imprescindibili, come quelle connesse al consolidamento dei pendii ed alla necessità delle mitigazioni acustiche al fine di rispettare i limiti acustici di legge. Infine, in fase esecutiva è previsto l'aggiornamento e approfondimento delle tematiche connesse alle possibili interferenze sulle falde e ad i conseguenti eventuali interventi per il contenimento degli impatti.	SI parziale

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL430	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.15 Paesaggio*** *[.....]* *In particolare si chiede che gli sviluppi progettuali dei previsti interventi di mitigazione ambientale possano essere effettuati attraverso un costante confronto con le Istituzioni locali e la cittadinanza interessata al fine di conseguire la massima condivisione sulle scelte da attuare in ordine a:* *studi specifici su ambiti particolari: si segnala in proposito il sito palafitticolo del Lavagnone per il quale si richiede un puntuale approfondimento, anche in ragione della tutela UNESCO, al fine di accertare la completa compatibilità delle opere previste con le azioni attuate e programmate per la salvaguardia e valorizzazione del sito. A tale proposito si segnala l'incompatibilità della prevista localizzazione di un'area di cantiere individuata in adiacenza al sito;*	€ 30.000	Si provvederà a quanto richiesto. Si precisa comunque che in relazione alla vicinanza di alcune attività di cantiere al sito palafitticolo del Lavagnone, il proponente ha provveduto a ricollocare i siti del cantiere operativo L4.O2 e del cantiere base L4/5.B1 in altra area situata ad ovest opportunamente distante dal sito UNESCO.	SI
RL431	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.15 Paesaggio*** *[.....]* *collocazione fuori dalle aree più sensibili dal punto di vista paesaggistico e agricolo (Garda, Monte Netto, ecc.) di impianti e servizi complementari e, quando possibile, di cantieri, in particolare quelli in cui sono previste le strutture amministrative, di alloggio del personale, ecc.*	\	In relazione alle criticità evidenziate il proponente provvederà ad attuare alcune modifiche al progetto della cantierizzazione, così riassumibili: <u>Cantieri eliminati</u> • Cantiere operativo L5.O.2 (Peschiera) <u>Cantieri con possibile riduzione o delocalizzazione</u> • Cantiere operativo L2.O.4 (Flero) <u>Cantieri trasferiti</u> • Cantiere operativo L4.O2 (Desenzano/Lonato) • Cantiere base L4/5.B.1 /Desenzano/Lonato) Su tutti gli altri cantieri, aree tecniche e aree di stoccaggio c'è l'impegno del Consorzio di rivedere estensione confini in sede esecutiva.	SI
RL432	Regione Lombardia	Castenedolo	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.15 Paesaggio*** *[.....]* *rispetto a situazioni puntuali si segnala che:* *• si dovranno rivedere le opere a verde al fine di assicurare la continuità della fascia boscata lungo i due lati della linea ferroviaria con funzione di mascheramento visivo e di corridoio ecologico. In particolare:* *- Sul lato nord della linea ferroviaria, in particolare in vicinanza del rilievo collinare, in quanto area di pregio naturalistico e paesaggistico e nei tratti maggiormente esposti alla visuale in modo da ottenere un effetto di mascheramento per migliorare l'inserimento ambientale dell'opera.* *- Sui lati presso alcuni recettori quali: cascina Belvedere (lato nord) e cascina Quarti di Sopra (lato sud)* *- In corrispondenza degli attraversamenti della fauna in quanto i passaggi in progetto sono localizzati in punti dove è prevista unicamente la siepe arbustiva o oarborea-arbustiva.*	Importo valorizzato in relazione all'osservazione CD47	Non è indicato il sito cui si riferisce la segnalazione. Da un confronto con le osservazioni dei Comuni si è ipotizzato che ci si riferisce al territorio del comune di Castenedolo. Si provvederà a quanto richiesto. Vedasi anche osservazione del Comune di Castenedolo codificata con CD47 e relativa controdeduzione.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL433	Regione Lombardia	Castenedolo	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.15 Paesaggio*** *[.....]* *rispetto a situazioni puntuali si segnala che:* *• si dovranno specificare nelle opere a verde le modalità di inserimento paesaggistico del viadotto sul torrente Garza in congruenza con le previsioni di mitigazione riportate nelle linee guida del progetto definitivo che prevedono l'inserimento di fasce e macchie boscate con funzione di schermo visivo;*	\	Si provvederà a quanto richiesto. Vedasi anche osservazione del Comune di Castenedolo codificata con CD49 e relativa controdeduzione.	SI
RL434	Regione Lombardia	Castenedolo	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.15 Paesaggio*** *[.....]* *rispetto a situazioni puntuali si segnala che:* *• si dovrà adottare il modello delle fasce di mitigazione previste per il territorio di Calcinato, caratterizzate da almeno tre filari arborei in funzione di mascheramento visivo;*	\	Si ritiene che l'intervento proposto in progetto sia un giusto compromesso tra occupazione di territorio agricolo e mascheramento visivo. Vedasi anche osservazione del Comune di Castenedolo codificata con CD50 e relativa controdeduzione.	NO
RL435	Regione Lombardia	Borgosatollo	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.15 Paesaggio*** *[.....]* *rispetto a situazioni puntuali si segnala che:* *• vista la valenza paesistica del tracciato denominato Via sant'Angela Merici si ritiene insostenibile ambientalmente la sua riqualificazione nelle modalità previste dal progetto.*	\	L'adeguamento di via S. Angela Merici non sarà eseguito, come richiesto. Vedasi anche osservazione del Comune di Borgosatollo codificata con BO03 e relativa controdeduzione.	SI
RL436	Regione Lombardia	Borgosatollo	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.16 Salute pubblica*** *Le linee guida per la VIA sulla componente salute pubblica, approvate dalla Regione Lombardia il 24.01.2014, con DGR n. X/1266 e vigenti alla data di presentazione dello SIA in oggetto, descrivono in dettaglio gli approfondimenti che il proponente deve inserire nello studio di impatto prodotto dal progetto sullo stato di salute della popolazione, richiamando la definizione che l'OMS ne dà: "uno stato di completo benessere fisico, psichico e sociale e non semplicemente assenza di malattia".* *In particolare nel documento sopracitato si richiede l'identificazione che della popolazione potenzialmente interessata dall'opera e dalle sue ricadute, dei segmenti della popolazione cui dedicare particolare attenzione, stimando sia gli effetti positivi sul benessere e la qualità della vita che il progetto può comportare sia quelli negativi con sviluppo di patologie e fattori di rischio, affrontando le situazioni di incertezza conoscitiva, con il principio di precauzione, favorendo la adozione di decisioni fondate su evidenze scientificamente valide e condivise.* *Oltre alla valutazione di impatto dell'opera anche la fase di cantiere di lunga durata rappresenta di per sé uno scenario da studiare, sotto il profilo dell'impatto ambientale e sanitario.* *Inoltre quando trattasi di un'opera che comporti la contemporaneità di più cantiere, come in questo caso, è necessaria una valutazione di impatto cumulativo, sia per quanto di pertinenza del progetto in senso stretto, sia per l'aggiungersi di questo agli elementi di pressione ambientale e sanitaria già presenti nell'area.* *La mancanza di un approfondimento specifico riguardante la salute pubblica, con i contenuti previsti da Regione Lombardia, non consente di giudicare esaustiva la documentazione depositata.*	€ 36.000	Premesso che il tema è anche oggetto di richiesta di integrazioni di cui alla lettera del MATTM prot. CTVA-2014-0004376 del 23.12.2014 e che le integrazioni sono state trasmesse dal Consorzio Cepav due al MATTM in data 06.02.2015, il proponente provvederà agli ulteriori approfondimenti come richiesto in fase di progettazione esecutiva.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL437	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.17 Cantierizzazione*** *[....]* *Rispetto alle scelte localizzative, si segnala che non risulta che siano state valutate alternative alle localizzazioni proposte per le varie tipologie di insediamento, come risulta previsto dall'art. 27, comma 5, let. d) del D. Lgs. 152/200 (per esempio favorendo lo sfruttamento di aree dismesse e/o degradate).*	\	Il tema è stato oggetto di richiesta di integrazioni di cui alla lettera del MATTM prot. CTVA-2014-0004376 del 23.12.2014; le integrazioni sono state trasmesse dal Consorzio Cepav due al MATTM in data 06.02.2015.	SI
RL438	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.17 Cantierizzazione*** *[....]* *Rispetto al recupero ambientale, si segnala che non sono fornite adeguate garanzie o in alternativa compensazioni rispetto al recupero della funzione agronomica dei terreni agricoli, sede di cantieri. Si osserva in particolare che non sono forniti casi pratici di riutilizzo di tali aree prendendo spunto dalle esperienze pregresse.* *Il ripristino dei luoghi rappresenta invece l'occasione di un'ampia riqualificazione degli ambiti interessati dall'infrastruttura, da perseguire mediante adeguate opere di mitigazione e compensazione di natura ambientale, territoriale e sociale, finalizzate ai seguenti obiettivi generali:* *• bonifica di siti inquinati e recupero di are degradate;*	\	Anche al fine del contenimento dei costi e dei tempi le opere di cantierizzazione saranno collocate in ambiti che non necessitino la preventiva attività di bonifica e di recupero evitando inoltre l'interessamento ove possibile, di aree interessate da coltivazioni pregiate. Il tal senso per le aree di cantiere è previsto solo il ripristino delle aree alle condizioni ante operam.	SI parziale
RL439	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.17 Cantierizzazione*** *[....]* *Rispetto al recupero ambientale, si segnala che non sono fornite adeguate garanzie o in alternativa compensazioni rispetto al recupero della funzione agronomica dei terreni agricoli, sede di cantieri. Si osserva in particolare che non sono forniti casi pratici di riutilizzo di tali aree prendendo spunto dalle esperienze pregresse.* *Il ripristino dei luoghi rappresenta invece l'occasione di un'ampia riqualificazione degli ambiti interessati dall'infrastruttura, da perseguire mediante adeguate opere di mitigazione e compensazione di natura ambientale, territoriale e sociale, finalizzate ai seguenti obiettivi generali:* *• recupero, ove possibile, delle aree di cantiere secondo le indicazioni d'uso indicate nel PTCP della Provincia di Brescia e negli strumenti urbanistici comunali;*	\	Anche al fine del contenimento dei costi e dei tempi le opere di cantierizzazione saranno collocate in ambiti che non necessitino la preventiva attività di bonifica e di recupero evitando inoltre l'interessamento ove possibile, di aree interessate da coltivazioni pregiate. Il tal senso per le aree di cantiere è previsto solo il ripristino delle aree alle condizioni ante operam.	SI parziale

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL440	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.17 Cantierizzazione*** *[....]* *Rispetto al recupero ambientale, si segnala che non sono fornite adeguate garanzie o in alternativa compensazioni rispetto al recupero della funzione agronomica dei terreni agricoli, sede di cantieri. Si osserva in particolare che non sono forniti casi pratici di riutilizzo di tali aree prendendo spunto dalle esperienze pregresse.* *Il ripristino dei luoghi rappresenta invece l'occasione di un'ampia riqualificazione degli ambiti interessati dall'infrastruttura, da perseguire mediante adeguate opere di mitigazione e compensazione di natura ambientale, territoriale e sociale, finalizzate ai seguenti obiettivi generali:* *• potenziamento delle connessioni ecologiche;*	\	Anche al fine del contenimento dei costi e dei tempi le opere di cantierizzazione saranno collocate in ambiti che non necessitino la preventiva attività di bonifica e di recupero evitando inoltre l'interessamento ove possibile, di aree interessate da coltivazioni pregiate. Il tal senso per le aree di cantiere è previsto solo il ripristino delle aree alle condizioni ante operam.	NO
RL441	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.17 Cantierizzazione*** *[....]* *Rispetto al recupero ambientale, si segnala che non sono fornite adeguate garanzie o in alternativa compensazioni rispetto al recupero della funzione agronomica dei terreni agricoli, sede di cantieri. Si osserva in particolare che non sono forniti casi pratici di riutilizzo di tali aree prendendo spunto dalle esperienze pregresse.* *Il ripristino dei luoghi rappresenta invece l'occasione di un'ampia riqualificazione degli ambiti interessati dall'infrastruttura, da perseguire mediante adeguate opere di mitigazione e compensazione di natura ambientale, territoriale e sociale, finalizzate ai seguenti obiettivi generali:* *• riuso delle piste di cantiere e riqualificazione della viabilità esistente;*	\	Con riferimento alle controdeduzioni alle osservazioni presentate dagli enti locali, si conferma che, laddove richesto, le piste di cantiere possono essere cedute ai Comuni nello stato in cui si trovano al termine delle attività di costruzione, ma con eventuale acquisizione e dichiarazione di pubblica utilità a carico dell'Ente, ove non diversamente indicato. Quanto alla riqualificazione della viabilità esistente, si rimanda alle controdeduzioni specifiche alle osservazioni dei singoli enti in ambito CdS.	SI parziale

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL442	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.17 Cantierizzazione*** *[....]* *Rispetto al recupero ambientale, si segnala che non sono fornite adeguate garanzie o in alternativa compensazioni rispetto al recupero della funzione agronomica dei terreni agricoli, sede di cantieri. Si osserva in particolare che non sono forniti casi pratici di riutilizzo di tali aree prendendo spunto dalle esperienze pregresse.* *Il ripristino dei luoghi rappresenta invece l'occasione di un'ampia riqualificazione degli ambiti interessati dall'infrastruttura, da perseguire mediante adeguate opere di mitigazione e compensazione di natura ambientale, territoriale e sociale, finalizzate ai seguenti obiettivi generali:* *• difesa dell'attività agricola, in particolare delle colture di particolare pregio e coltivazioni biologiche;*	\	Con l'obiettivo di limitare gli impatti sulle attività agricole, in particolare su quelle di pregio, il proponente provvederà ad attuare alcune modifiche al progetto della cantierizzazione,come riportato alla precedente controdeduzione RL431, alla quale si rimanda.	SI
RL443	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.17 Cantierizzazione*** *[....]* *Rispetto al recupero ambientale, si segnala che non sono fornite adeguate garanzie o in alternativa compensazioni rispetto al recupero della funzione agronomica dei terreni agricoli, sede di cantieri. Si osserva in particolare che non sono forniti casi pratici di riutilizzo di tali aree prendendo spunto dalle esperienze pregresse.* *Il ripristino dei luoghi rappresenta invece l'occasione di un'ampia riqualificazione degli ambiti interessati dall'infrastruttura, da perseguire mediante adeguate opere di mitigazione e compensazione di natura ambientale, territoriale e sociale, finalizzate ai seguenti obiettivi generali:* *• compensazioni socio-ambientali.*	\	Le compensazioni socio-ambientali sono state previste nel numero ed entità specificate nelle controdeduzioni alle osservazioni degli enti locali, alle quali si rimanda.	SI
RL444	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.17 Cantierizzazione*** *[....]* *Rispetto a situazioni puntuali si evidenzia quanto segue:* *• Il cantiere operativo di Desenzano d/G L4.O2 insiste su una porzione di area tampone di tutela dell'area archeologica del Lavagnone (sito UNESCO), non segnalato sulla cartografia. Dovrà quindi prevedersi la sua rilocalizzazione;*	\	Si provvederà a quanto richiesto. In relazione alla vicinanza di alcune attività di cantiere al sito palafitticolo del Lavagnone, il proponente ha provveduto a ricollocare i siti del cantiere operativo L4.O2 e del cantiere base L4/5.B1 in altra area situata ad ovest opprtunamente distante dal sito UNESCO.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL445	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.17 Cantierizzazione*** *[....]* *Rispetto a situazioni puntuali si evidenzia quanto segue:* *• dovranno spostarsi le aree tecniche denominate L.3.A.T..10 di 8.125,00mq (segnalate in figura 8) in quanto posizionate sopra il Torrente Garza. Si suggerisce la localizzazione più ad ovest nella zona individuata in figura 9.*	\	L'area tecnica A.3.A.T.10 è tecnicamente indispensabile per la realizzazione del ponte Garza e pertanto va necessariamente prevista nei pressi del ponte in progetto. Vedasi anche osservazione del Comune di Borgosatollo codificata con BO07 nonchè precedente osservazione RL152 e relativa controdeduzione.	NO
RL446	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.17 Cantierizzazione*** *[....]* *Rispetto a situazioni puntuali si evidenzia quanto segue:* *• L'area di cantiere L.2.O.3 interferisce dal nucleo di antica formazione di Navate, è preferibile spostarlo, in quello già esistente e non più utilizzato dalla Bre.Be.Mi, o lo spostamento a ridosso della SP 19, in parte in Comune di Lograto e parte in Comune di Travagliato.*	\	In fase di progettazione esecutiva si approfondirà la tematica oggetto dell'osservazione per valutare la ricollocazione di cantiere nei pressi della SP19, come richiesto dal Comune di Lograto. Vedasi anche osservazione del Comune di Lograto codificata con LO05 nonchè precedente osservazione RL141 e relativa controdeduzione.	SI
RL447	Regione Lombardia	Lograto	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.17 Cantierizzazione*** *[....]* *Rispetto a situazioni puntuali si evidenzia quanto segue:* *• [....] Si chiede lo stralcio della cava di prestito BS02, in quanto in contrasto aree agricole a valenza paesistica e RER regionale. Inoltre per il transito sulla ex SS235 creerebbe un traffico indotto significativo (circa 19.000 veicoli/giorno). Utilizzare la cava già esistente denominata ATEg18 del Piano Cave della provincia di Brescia.*	\	Vista la mutata situazione estrattiva nelle Province di Brescia e Verona rispetto alla data delle prescrizioni CIPE e viste le istanze del territorio nonché quanto prescritto dal MATTM e dalle Regioni, il proponente ha verificato e definito una nuova configurazione per l'approvvigionamento degli inerti come riportato nelle integrazioni inviate al MATTM in data 04 febbraio 2015 (punto 8 della lettera E2/L-000425). la nuova configurazione prevede l'abbandono di 6 delle 7 cave di prestito che si prevedeva di utilizzare in modo specifico per il progetto in oggetto. La scelta di non delocalizzare la sola cava di Lograto è dovuta ad una pluralità di fattori: 1. Necessità dell'inerte nella zona Ovest dello shunt; 2. Massima vicinanza alla linea; 3. Scelta di mantenere la cava con meno problematiche territoriali in quanto per la cava di Lograto si prevede il ritombamento a piano campagna realizzando di fatto una interferenza solo nel periodo transitorio della costruzione. 4. ATEg18 non ha volumetrie disponibili e l'eventuale approvvigionamento da ATEg18 renderebbe necessario l'ampliamento della cava esistente su territori oggi agricoli.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL448	Regione Lombardia	Azzano Mella	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.17 Cantierizzazione*** *[....]* *Rispetto a situazioni puntuali si evidenzia quanto segue:* *• Si segnala che l'area di stoccaggio prevista alla progressiva 76+425 rientra parzialmente nella zona di rispetto (con estensione 200m) del pozzo dell'acquedotto comunale. Al fine di tutelare la qualità e la quantità della risorsa idrica captata, sono quindi vietati gli insediamenti e le attività di cui all'art. 94, comma 4, del d.lgs. 152/2006.*	\	L'area di stoccaggio sarà rilocalizzata in modo da non interferire con il pozzo dell'acquedotto comunale. Vedasi anche osservazione del Comune di Azzano Mella codificata con AZ03 e relativa controdeduzione.	SI
RL449	Regione Lombardia	Azzano Mella	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.17 Cantierizzazione*** *[....]* *Rispetto a situazioni puntuali si evidenzia quanto segue:* *• Si segnala che la pista di cantiere prevista ad Ovest del raccordo tra la bretella autostradale ACP e la S.P. IX dovrà risolvere numerose interferenze idrauliche con i canali inclusi nel Reticolo Idrico Minore del Comune di Azzano Mella. In particolare, la considerevole differenza di quota esistente tra i terreni agricoli e i vasi irrigui, richiederà l'esecuzione di rilevati che potrebbero determinare ostacolo al deflusso delle acque di irrigazione e di quelle meteoriche in occasione di eventi atmosferici di forte intensità. La realizzazione delle piste di cantiere dovrà quindi includere anche l'esecuzione di canali provvisori per lo scolo delle acque.*	\	La risoluzione delle interferenze idrauliche delle piste è già prevista. Si procederà a maggiorei dettagli e approfondimenti infase di progettazione esecutiva. Vedasi anche osservazione del Comune di Azzano Mella codificata con AZ05 e relativa controdeduzione.	SI Già Previsto
RL450	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.17 Cantierizzazione*** *[....]* *Rispetto a situazioni puntuali si evidenzia quanto segue:* *• Si dovrà altresì porre particolare attenzione ai ripristini dello stato dei luoghi a opere ultimate, al fine di non creare pregiudizio all'attività agricola ed alla produttività nelle aree interessate dal passaggio dei mezzi di cantiere e dal deposito dei materiali da costruzione.*	\	Il progetto prevede la restituzione dell'area temporaneamente occupata ad uso cantiere all'originaria destinazione agricola. Le modalità di scotico e di ripristino delle aree che verranno utilizzate temporaneamente come cantieri e/stoccaggi sono ampiamente collaudate nelle altre tratte di opere AV precedentemente realizzate (Milano-Bologna) o in corso di realizzazione (Treviglio-Brescia) ed hanno garantito la funzionalità all'uso agricolo, paragonabile a quella precedente l'intervento. Vedasi anche osservazioni RL038, RL415, RL439 e relative controdeduzioni.	SI Già Previsto
RL451	Regione Lombardia	Desenzano	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.17 Cantierizzazione*** *[....]* *Rispetto a situazioni puntuali si evidenzia quanto segue:* *• il perimetro del cantiere L402 nella sua propaggine sud-est (destinata allo stoccaggio dei materiali) interessa una zona di 5000mq rientrante nell'ambito del cosiddetto "buffer zone" del sito archeologico del lavagnone, patrimonio UNESCO. Tale collocazione non è accettabile ed incompatibile con la protezione del sito e della zona buffer.*	\	Si provvederà a quanto richiesto. In relazione alla vicinanza di alcune attività di cantiere al sito palafitticolo del Lavagnone, il proponente ha provveduto a ricollocare i siti del cantiere operativo L4.O2 e del cantiere base L4/5.B1 in altra area situata ad ovest opprtunamente distante dal sito UNESCO. Vedasi anche precedente osservazione RL444 e relativa controdeduzione.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL452	Regione Lombardia	Desenzano	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.17 Cantierizzazione*** *[....]* *Rispetto a situazioni puntuali si evidenzia quanto segue:* *• relativamente agli itinerari di cantiere in Comune di Desenzano:* *- Strada collinare di via Tiracollo: non è utilizzabile dai mezzi di cantiere sia per l'acclività del percorso sia per la non compatibilità con la circolazione veicolare leggera presso lo svincolo ed il parcheggio del centro commerciale Il Leone posti all'inizio dell'itinerario collinare di via Tiracollo.*	\	Precisato che (vedi precedente osservazione RL163) le aree di cantiere saranno ridefinite, in sede di redazione del progetto esecutivo e in fase di esecuzione dei lavori saranno ridefinite anche le viabilità per l'accesso ai cantieri. Vedasi anche precedente osservazione RL164 nonchè osservazione del Comune di Desenzano codificata con DE08, e relative controdeduzioni.	SI
RL453	Regione Lombardia	Desenzano	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.17 Cantierizzazione*** *[....]* *Rispetto a situazioni puntuali si evidenzia quanto segue:* *• relativamente agli itinerari di cantiere in Comune di Desenzano:* *- Le manovre dei veicoli dei cantieri in corrispondenza della presunta confluenza sulla SP ex SS567 non sono eseguibili in quanto non è presente alcuna intersezione che permetta l'esecuzione delle manovre previste ne nella direzione di emissione che in quella di immissione alla SP.*	\	Precisato che le aree di cantiere saranno ridefinite, la viabilità di accesso e collegamento verrà perfezionato in fase di progetto esecutivo e concordato con l'Ente. Vedasi anche osservazione del Comune di Desenzamo codificata con DE02 e relativa controdeduzione.	SI parziale
RL454	Regione Lombardia	Flero	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.17 Cantierizzazione*** *[....]* *Rispetto a situazioni puntuali si evidenzia quanto segue:* *• dovrà valutarsi la fattibilità dello spostamento del cantiere L.2.0.4 a nord della Sp19 in un lotto intercluso e pertanto già compromesso sotto il profilo ambientale in quanto circondato da tre lati da aree produttive esistenti e dall'ultimo lato dal raccordo autostradale SP19.*	\	Premesso che occorre tener conto che la posizione del cantiere L.2.O.4 è strategica per la realizzazione del viadotto, l'area del cantiere sarà ridotta in estensione e si è inoltre disponibili, in fase di Progettazione Esecutiva, a concordare con il Comune una possibile rilocalizzazione della porzione di cantiere eliminata. Vedasi anche precedente osservazione RL144 nonchè osservazione del Comune di Flero codificata con FL03, e relative controdeduzioni.	SI
RL455	Regione Lombardia	Flero	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.17 Cantierizzazione*** *[....]* *Rispetto a situazioni puntuali si evidenzia quanto segue:* *• l'area di stoccaggio L2ST24 presenta un problema di deflusso delle acque in quanto in quel punto del vaso Salice viene raccolta una quantità di acqua enorme che va ad aggiungersi a quella proveniente dalla zona industriale di Flero posta a nord dell'area e crea gravi problemi all'intera zona interessata. Dovrà pertanto essere redatto un piano particolareggiato per il deflusso delle acque concordato con il consorzio irriguo.*	\	In fase di progettazione esecutiva si provvederà ad approfondire risolvere la tematica segnalata, concordando la soluzione con il consorzio irriguo. Vedi anche punto FL73.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL456	Regione Lombardia	Mazzano	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.17 Cantierizzazione*** *[....]* *Rispetto a situazioni puntuali si evidenzia quanto segue:* *• Le aree di stoccaggio di notevoli dimensioni, localizzate in Comune di Mazzano nel previsto svincolo stradale a ridosso delle abitazioni di via Mazzucchelli, via Albini e via Spazzini, nucleo storico identificato dal PGT, (Figura in calce) provocheranno gravi interferenze e problemi agli abitanti di tali zone residenziali. Considerato che a poca distanza dalla zona dove verrà realizzato il salto del montone, ma meno vicina all'abitato, è presente una vecchia cava di prestito ora in disuso, in parte di proprietà comunale e peraltro ben servita dalla viabilità che il progetto complessivo intenderebbe riqualificare e sviluppare (Figura in calce), si propone di utilizzare tale sito quale area di stoccaggio, in alternativa all'ampia area identificata nello svincolo stradale (di cui all'osservazione 2) che si propone contestualmente di non realizzare, in modo da non consumare ulteriore suolo e da limitare gli impatti negativi alle abitazioni. Si consideri altresì che l'alternativa progettuale in parola valorizzerebbe gran parte della viabilità preesistente (strada che conduce all'attuale cabina elettrica), e si evidenzia come idonea anche quale zona di stoccaggio per cantieri limitrofi, allo stato previsti in Comune di Calcinato.*	\	Premesso che le aree di stoccaggio saranno ripristinate nelle condizioni ante-operam tali aree saranno limitate al minimo necessario ed eventualmente rilocalizzate in aree limitrofe alle opere in accordo con le indicazioni degli Enti Locali. Vedasi anche osservazione del Comune di Mazzano codificata con MA08, e relativa controdeduzione.	SI
RL457	Regione Lombardia	Mazzano	Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.17 Cantierizzazione*** *[....]* *Rispetto a situazioni puntuali si evidenzia quanto segue:* *• Il progetto, la cantieristica e la viabilità relativa interferiscono con il vincolo paesaggistico della Villa Mazzucchelli, che insiste sull'edificio e sul parco del museo. La viabilità di cantiere a nord della linea ricade, infatti, proprio all'interno di tale vincolo paesaggistico. Si propone quindi di eliminare la viabilità di cantiere ricadente all'interno del vincolo paesaggistico, rivedendo l'organizzazione delle aree di cantiere stesse ed eventualmente il punto di spiccato del tracciato ferroviario di interconnessione.*	\	Premesso che l'impatto sarebbe comunque ridotto trattandosi di una tratta finale di poche centinaia di metri, e per un tempo limitato alla costruzione, la viabilità per quanto possibile resterà nell'impronta dell'esproprio. Per la rotonda finale (necessaria in quanto si termina in corrispondenza della rampa di un sottopasso) in fase di verifica esecutiva sarà approfondita la possibilità di arretrarla ad ovest od ad est della zona di vincolo. Vedasi anche osservazione del Comune di Mazzano codificata con MA10, e relativa controdeduzione.	SI parziale
RL458	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.17 Cantierizzazione*** *[....]* *Rispetto a situazioni puntuali si evidenzia quanto segue:* *• valutare la possibilità di utilizzare la viabilità di cantiere già utilizzata da Centro padane al fine di alleggerire il carico dei mezzi sulla viabilità comunale.*	\	In fase di progettazione esecutiva si valuterà la possibilità tecnica di utilizzare la viabilità di cantiere dismessa da ACP. Vedasi anche osservazione del Comune di Poncarale codificata con PO11, e relativa controdeduzione.	SI condizionato

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL459	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.17 Cantierizzazione*** *Impatti sulla qualità dell'aria* *[....]* *• Si ritiene che per una corretta valutazione degli impatti dell'opera sarebbe necessario effettuare anche analisi che tengano conto dei valori di fondo di qualità dell'aria e degli effetti cumulativi dovuti ad eventuali contemporaneità con le varie attività di fronte avanzamento lavori, cantiere o cava legate alla linea, previste nelle vicinanze. Sarebbe stato inoltre utile effettuare una quantificazione delle emissioni anche considerando l'efficacia delle principali misure mitigative, quali ad esempio la bagnatura delle aree sterrate. Il confronto con i limiti di qualità dell'aria assume infatti valore solo indicativo, se le concentrazioni considerate nelle valutazioni non comprendono i valori di fondo di qualità dell'aria ed eventuali effetti cumulativi con altre attività.*	\	Si provvederà a quanto richiesto in fase di progettazione esecutiva.	SI
RL460	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.17 Cantierizzazione*** *Impatti sulla qualità dell'aria* *[....]* *• In assenza di un elenco specifico delle concentrazioni previste ai recettori più esposti, nonché di una quantificazione delle riduzioni emissive ottenibili dalle principali misure di mitigazione sopra citate, comprese le barriere, non si possono effettuare valutazioni più specifiche su singoli punti di criticità. Pur trattandosi di impatti di durata limitata, assume particolare importanza il monitoraggio in corso d'opera, ai fini di stabilire l'opportunità di ulteriori misure mitigative.*	\	Il monitoraggio dell'atmosfera sarà svolto per tutta la fase di costruzione.	SI Già Previsto
RL461	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.17 Cantierizzazione*** *Impatti sulla qualità dell'aria* *[....]* *• Nello studio è considerato solo il parametro PM10, che costituisce l'elemento di maggiore interferenza con la qualità dell'aria; sarebbe tuttavia opportuno effettuare anche una valutazione delle emissioni dei principali altri inquinanti derivanti dai motori dei mezzi di trasporto o d'opera (NOx, COV, CO), almeno, in via cautelativa, nelle situazioni ipotizzate come più critiche per questo fattore (ad es. principali cantieri operativi o cave).*	\	Si provvederà a quanto richiesto in fase di progettazione esecutiva.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL462	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.17 Cantierizzazione*** *Impatti sulla qualità dell'aria* *[....]* *• Si richiede comunque che le misure mitigative proposte siano integralmente applicate e inoltre: sia effettuato il lavaggio delle ruote (e se necessario della carrozzeria) dei mezzi in uscita dai cantieri prima dell'immissione sulla viabilità ordinaria; limitare la velocità di transito dei mezzi all'interno dell'area di cantiere e in particolare lungo i percorsi sterrati (ad esempio con valori massimi non superiori a 30 km/h); utilizzare mezzi di cantiere dotati possibilmente di efficaci dispositivi antiparticolato; nel caso fossero segnalate lamentele nel corso dei lavori o in base ad eventuali criticità risultanti dalle misure di monitoraggio, si dovrà tempestivamente intervenire per ridurre le emissioni, anche ricorrendo a una intensificazione delle misure mitigative, quali ad esempio le barriere antipolvere, e la frequenza della bagnatura delle aree non asfaltate (che rappresentano generalmente una delle principali fonti di risollevamento delle polveri).*	\	Quanto richiesto è già previsto nel progetto definitivo e sarà oggetto di maggiori dettagli in fase di progetto esecutivo e in fase di cantiere. Vedasi anche precedente osservazione RL187 e relativa controdeduzione.	SI
RL463	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.17 Cantierizzazione*** *Ambiente idrico* *• Le interferenze con gli elementi del Reticolo Idrico Minore, con i pozzi e i fontanili non sono state sufficientemente indagate. In particolare si evidenzia che non sono stati adeguatamente approfonditi gli aspetti di vulnerabilità dei territori soggetti all'apertura dei cantieri rispetto alla variazione e all'incremento del carico idraulico in punti già ad oggi critici.*	\	Questo tema è stato oggetto di richiesta di integrazioni di cui alla lettera del MATTM prot. CTVA-2014-0004376 del 23.12.2014 e che le integrazioni sono state trasmesse dal Consorzio Cepav due al MATTM in data 06.02.2015.	SI
RL464	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.17 Cantierizzazione*** *Ambiente idrico* *• Come conseguenza di quanto sopra riportato, si rende necessario valutare soluzioni progettuali alternative alla dispersione nel suolo o nei primi strati del sottosuolo delle acque meteoriche di scolo dei cantieri.*	\	Premesso che questo tema è stato oggetto di richiesta di integrazioni di cui alla lettera del MATTM prot. CTVA-2014-0004376 del 23.12.2014 e che le integrazioni sono state trasmesse dal Consorzio Cepav due al MATTM in data 06.02.2015, la tematica verrà ulteriormente approfondita in fase di progettazione esecutiva.	SI
RL465	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.17 Cantierizzazione*** *Ambiente idrico* *• la localizzazione delle aree di cantiere in zone di rispetto di pozzi per uso potabile è subordinata ad una verifica della compatibilità dell'intervento con lo stato di vulnerabilità delle risorse idriche sotterranee;*	\	Si provvederà a quanto richiesto.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL466	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.17 Cantierizzazione*** *Ambiente idrico* *• in merito alle possibili interferenze tra cantieri e corsi d'acqua appartenenti al reticolo idrico si ritiene opportuno che vengano approfondite le verifiche idrauliche relative alle aree di cantiere, sia in termini di rischio idraulico che di possibile interferenza con i corsi d'acqua;*	\	Premesso che questo tema è stato oggetto di richiesta di integrazioni di cui alla lettera del MATTM prot. CTVA-2014-0004376 del 23.12.2014 e che le integrazioni sono state trasmesse dal Consorzio Cepav due al MATTM in data 06.02.2015, la tematica verrà ulteriormente approfondita in fase di progettazione esecutiva.	SI
RL467	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.17 Cantierizzazione*** *Ambiente idrico* *• il SIA dichiara che per svincolarsi da eventuali problematiche di fornitura di acqua, si ipotizza di approvvigionare gli impianti industriali da pozzi ricavati ad hoc: non è stata data evidenza della valutazione dei raggi di influenza dell'emungimento dei pozzi di cantiere previsti per gli usi idrici e industriali e pertanto non sono stati individuati i pozzi, fontanili e/o canali irrigui che possono essere impattati da tali pozzi. Si ritiene quindi opportuno approfondire le verifiche idrauliche di interferenza tra pozzi di cantiere e preesistenti pozzi, fontanili e /o canali irrigui.*	\	Si provvederà a quanto richiesto.	SI
RL468	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.17 Cantierizzazione*** *Ambiente idrico* *• per quanto attiene alla necessità di attingere ai corsi d'acqua superficiali per i lavori di cantiere, si prescrive la redazione di uno specifico studio che valuti la qualità dei corsi d'acqua limitrofi alle aree di cantiere, le disponibilità idriche prelevabili nei diversi mesi dell'anno in funzione del mantenimento della vita acquatica e delle altre esigenze di prelievo, con particolare riferimento sia a periodi di magra che all'uso consistente per fini irrigui in agricoltura, specie nel semestre estivo. I prelievi dovranno comunque essere concordati con i relativi Enti competenti;*	\	Premesso che questo tema è stato oggetto di richiesta di integrazioni di cui alla lettera del MATTM prot. CTVA-2014-0004376 del 23.12.2014 e che le integrazioni sono state trasmesse dal Consorzio Cepav due al MATTM in data 06.02.2015, la tematica verrà ulteriormente approfondita in fase di progettazione esecutiva. I prelievi saranno concordati con gli enti competenti.	SI
RL469	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.17 Cantierizzazione*** *Ambiente idrico* *• con riferimento ai prelievi di cui sopra, dovranno essere meglio esplicitati i sistemi di mitigazione che il Proponente intenderà attivare in fase di cantiere per evitare il peggioramento delle caratteristiche di qualità dei corpi d'acqua (indipendentemente dalle dimensioni) in corrispondenza degli attraversamenti. A tale riguardo dovranno essere localizzate le aree da destinare a vasche di decantazione e le aree di stoccaggio di olio e carburanti.*	\	Premesso che questo tema è stato oggetto di richiesta di integrazioni di cui alla lettera del MATTM prot. CTVA-2014-0004376 del 23.12.2014 e che le integrazioni sono state trasmesse dal Consorzio Cepav due al MATTM in data 06.02.2015, la tematica verrà ulteriormente approfondita in fase di progettazione esecutiva.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL470	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.17 Cantierizzazione*** *Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi* *• dovranno essere identificati siepi e filari arborei da sopprimere temporaneamente in fase di cantierizzazione; a lavori terminati, il Proponente dovrà farsi carico della loro ricostruzione, rispettando le ubicazioni originarie;*	\	Si provvederà a quanto richiesto.	SI
RL471	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.17 Cantierizzazione*** *Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi* *• il recupero delle aree di cantiere e le necessarie misure di mitigazione degli impatti dovranno essere pianificati e progettati in relazione a specifiche esigenze territoriali; il progetto di recupero dovrà essere pertanto definito di concerto con le Amministrazioni locali interessate e, qualora il cantiere fosse localizzato in adiacenza a parchi, con i rispettivi Enti Gestori;*	\	Si provvederà a quanto richiesto.	SI
RL472	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.17 Cantierizzazione*** *Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi* *• si dovranno indicare gli interventi di ripristino delle superfici a verde ed i riempimenti arborei. In particolare, si dovrà prevedere la sistemazione a verde delle aree occupate dai cantieri dismessi, delle scarpate e dei suoli comunque denudati nel corso dei lavori. Laddove la definizione del tracciato comporti l'inevitabile abbattimento di vegetazione naturale preesistente, dovranno essere previste misure compensative del danno determinato, mediante opere di riforestazione o di ricostruzione di cenosi vegetali tipiche, su superfici almeno equivalenti a quelle oggetto di alterazione;*	\	Le aree occupate temporaneamente saranno restituite all'uso precedente (generalmente agricolo) e dunque di norma non potranno essere rivegetate. Gli interventi a verde che si eseguiranno saranno quelli definiti in progetto, quelli puntualmente prescritti dal CIPE e gli interventi compensativi in relazione agli abbattimenti inevitabili.	SI parziale
RL473	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.17 Cantierizzazione*** *Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi* *• al fine di assicurare l'effettiva attuabilità degli interventi di mitigazione in progetto, si ritiene necessario che il Proponente garantisca la reale disponibilità dei terreni utili a tale scopo, provvedendo alla redazione di un piano di esproprio che contenga l'individuazione di fasce laterali di adeguata ampiezza;*	\	Il piano espropri già prevede l'individuazione delle aree di mitigazione previste in progetto.	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL474	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.17 Cantierizzazione*** *Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi* *• in fase di ripristino e mitigazione delle aree di cantiere si sottolinea che dovranno essere evitate specie vegetali attrattive per l'avifauna nell'area di rispetto dell'aeroporto di Montichiari.*	\	Si provvederà a quanto richiesto.	SI
RL475	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.17 Cantierizzazione*** *Fase di esecuzione dei lavori* *• dovranno essere attuate tutte le attenzioni al fine di evitare, durante le fasi di cantiere, dispersioni in alveo di calcestruzzo, fango bentonico, idrocarburi, oli e reflui civili;*	\	Si provvederà a quanto richiesto.	SI Già Previsto
RL476	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.17 Cantierizzazione*** *Fase di esecuzione dei lavori* *• si dovrà porre la massima attenzione nello smaltimento delle acque provenienti da lavorazioni, lavaggio di materiali inerti prodotti negli impianti di frantumazione e selezione, lavaggio di automezzi;*	\	Si provvederà a quanto richiesto.	SI Già Previsto
RL477	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.17 Cantierizzazione*** *Fase di esecuzione dei lavori* *• si dovrà porre la massima attenzione nello smaltimento delle acque provenienti da lavorazioni, lavaggio di materiali inerti prodotti negli impianti di frantumazione e selezione, lavaggio di automezzi;*	\	Si provvederà a quanto richiesto.	SI Già Previsto
RL478	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.17 Cantierizzazione*** *Fase di esecuzione dei lavori* *• dovranno essere limitati gli attraversamenti di aree secche e polverose da parte dei mezzi pesanti, mantenendole a regime umido, coprendo i materiali trasportati, lavando le ruote degli autocarri;*	\	Si provvederà a quanto richiesto. Si segnala inoltre la previsione di utilizzo di barriere antipolvere mobili.	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL479	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.17 Cantierizzazione*** *Fase di esecuzione dei lavori* *• cemento, calce, intonaci ed altri materiali da cantiere allo stato solido polverulento dovranno essere stoccati in sili e movimentati mediante trasporti pneumatici presidiati da opportuni filtri in grado di garantire valori di emissione di 10 mg/Nmc. I filtri dovranno essere dotati di sistemi di controllo dell'efficienza (pressostati con dispositivo d'allarme);*	\	Si provvederà a quanto richiesto.	SI Già Previsto
RL480	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.17 Cantierizzazione*** *Fase di esecuzione dei lavori* *• il materiale di pezzatura grossolana, stoccato in cumuli, dovrà essere opportunamente umidificato in caso di vento superiore ai 5 m/s. In zone non protette dovranno essere installati sistemi di rilevazione della direzione e velocità del vento;*	\	Si provvederà a quanto richiesto.	SI Già Previsto
RL481	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.17 Cantierizzazione*** *Fase di esecuzione dei lavori* *• eventuali tramogge o nastri trasportatori di materiale sfuso o secco, di ridotte dimensioni granulometriche, dovranno essere opportunamente dotate di carter;*	\	Verranno messe in atto le necessarie misure al fine di evitare la dispersione del materiale.	SI Già Previsto
RL482	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.17 Cantierizzazione*** *Fase di esecuzione dei lavori* *• in previsione dell'elevato numero di mezzi e movimenti previsti durante tutta la fase di cantierizzazione, dovranno essere adottati sistemi di carico di carburante in circuito chiuso dall'autocisterna al serbatoio di stoccaggio, mentre durante la fase di riempimento dei serbatoi dei veicoli dovranno essere utilizzati sistemi di erogazione dotati di tenuta sui serbatoi con contemporanea aspirazione e abbattimento dei vapori, mediante impianto a carboni attivi;*	\	Si provvederà a quanto richiesto nel riespetto della normativa vigente.	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL483	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.17 Cantierizzazione*** *Fase di esecuzione dei lavori* *• dovranno essere utilizzati mezzi di trasporto con capacità differenziata, in modo da ottimizzare i carichi sfruttandone al massimo la capacità. Per il materiale sfuso dovrà essere privilegiato l'impiego di mezzi di grande capacità, al fine di ridurre il numero di veicoli in circolazione nelle zone limitrofe a ciascun cantiere. In uscita dal singolo cantiere dovrà essere prevista una postazione di lavaggio delle ruote e dell'esterno dei mezzi, per evitare dispersioni di materiale polveroso lungo i percorsi stradali;*	\	Si provvederà a quanto richiesto. In merito alle capacità dei mezzi quanto richiesto verrà ottemperato tenendo anche in considerazione le esigenze operative.	SI Già Previsto
RL484	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.17 Cantierizzazione*** *Fase di esecuzione dei lavori* *• dovranno essere utilizzati gruppi elettrogeni e gruppi di produzione di calore in grado di assicurare le massime prestazioni energetiche, al fine di minimizzare le emissioni in atmosfera;*	\	Si provvederà a quanto richiesto.	SI Già Previsto
RL485	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.4: Analisi del progetto e degli SIA* ***Punto B.4.17 Cantierizzazione*** *Fase di esecuzione dei lavori* *• dovranno essere garantite l'irrigazione costante e la manutenzione delle "fasce tampone", soprattutto nelle fasi di attecchimento della vegetazione.*	\	Si provvederà a quanto richiesto intendendo come "fasce tampone" le dune perimetrali	SI Già Previsto
RL486	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato B - Punto B.5 Conclusioni* *Data la complessità dell'opera per verificare la corretta esecuzione del Piano di Monitoraggio Ambientale, con riferimento alla gestione di specifiche criticità, alle modalità di trattamento dei risultati del monitoraggio e alla divulgazione delle informazioni ambientali (audit pubblico) si ritiene necessario venga istituito un* ***Osservatorio Ambientale interregionale,*** *che operi in raccordo con Regione Lombardia ed enti locali tramite l'Accordo di Programma previsto ai cap.4 e 5 dell'Allegato A , che accompagni la fase progettuale esecutiva e la realizzazione dell'opera, con particolare attenzione agli aspetti relativi alla fase di cantierizzazione e di esercizio dell'infrastruttura, e che si avvalga del supporto tecnico delle Agenzie ambientali (ARPA Lombardia e ARPAV), per lo svolgimento delle azioni di audit pubblico.*	\	a cura RFI	RFI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL487	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato C* ***Aspetti di compatibilità con il PTR*** *Per quanto riguarda specifictamente il fabbisogno di inerti, pur ricordando che il PTR individua tra gli obiettivi di piano anche l'obiettivo tematico TM 3.10 "Completare la programmazione per il comparto estrattivo (cave e minieri) assicurando la fornitura di inerti nel settore delle costruzioni e per le opere pubbliche", si ritiene in particolare necessario, nel rispetto degli obiettivi del PTR citati sull'uso razionale della risorsa suolo, rivedere e riconsiderare la previsione di apertura delle sei cave di presito.*	\	Questo tema è stato oggetto di richiesta di integrazioni di cui alla lettera del MATTM prot. CTVA-2014-0004376 del 23.12.2014; le integrazioni, trasmesse dal Consorzio Cepav due al MATTM in data 06.02.2015, includono elaborati relativi ad una nuova configurazione studiata dal Consorzio per recepire le numerose istanze degli enti locali. Questa modifica progettuale, potrà avvenire solo in concomitanza dell'attuazione contemporanea delle seguenti condizioni che costituiscono, di fatto, una ridistribuzione dei punti di estrazione, compatibile con una distribuzione delle cave equilibrata lungo il tracciato ferroviario. Vedasi controdeduzione alla osservazione RL340.	SI condizionato
RL488	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato C* ***Aspetti di comptabilità con il PTR*** *Si segnala che la prevista localizzazione di un'area di cantiere in adiacenza al sito palafitticolo del Lavagnone, tutelato quale sito UNESCO, non risulta coerente con l'obiettivo tematico TM 4.2 "Migliorare la qualità, la quantità e la fuizione dei servizi culturali offerti al pubblico e valorizzare i contesti territoriali di riferimento" che in particolare indirizza a "proteggere, conservare e valorizzare i siti UNESCO lombardi" normati dall'art. 23 del Piano Paesaggsitico.*	\	Si provvederà a quanto richiesto. In relazione alla vicinanza di alcune attività di cantiere al sito palafitticolo del Lavagnone, il proponente ha provveduto a ricollocare i siti del cantiere operativo L4.O2 e del cantiere base L4/5.B1 in altra area situata ad ovest opprtunamente distante dal sito UNESCO. Vedasi anche osservazioni RL158, RL161, RL421, RL435, RL442 e relative controdeduzioni.	SI
RL489	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato C* ***Aspetti di compatibilità con il PTRA Aeroporto di Montichiari*** *Corridoi si salvaguardia infrastrutturali* *Tenuto conto dell'analisi dle progetto in esame si evidenzia che:* *1. la base cartografica su cui è stato progettato il tracciato della AV/AC Milano-Verona risulta non aggiornata, motivo per cui in alcuni punti il tracciato interessa aree che risultano ad oggi già edificate rispetto a quanto indicato nella documentazione presentata (es: area produttiva di Montichiari lungo la Goitese).* *E' necessario pertanto rivedere la progettazione del tracciato sulla base di cartografie aggiornate al fine di coerenziare tale progettazione rispetto agli usi attuali del suolo, limitando quanto più possibile gli impatti sul territorio, anche in relazion e alle strutture esistenti ed agli eventuali futuri espropri con la loro necessaria quantificazione.*	\	Premesso che la cartografia in scala 1:1.000, sulla quale è stata progettata l'opera è aggiornata in quanto risultato di un volo recente, si provvederà all'aggiornamento della cartografia a vasta scala. Vedasi anche osservazioni RL20 e RL367, e relative controdeduzioni.	SI
RL490	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato C* ***Aspetti di compatilità con il PTRA Aeroporto di Montichiari*** *Corridoi si salvaguardia infrastrutturali* *Nelle aree definite dai corridodi di salvaguardia infrastrutturale identificate sulla tavola grafica "Tav. 8 - Organizzazione territoriale" sono vietate la costruzione di qualsiasi edificio o manufatto edilizio e le attività che determinano trasformazioni permamenti dei suoli (es: cave/discariche)". Tale norma rimane valida fino a che non siano approvati formalemnte stadi progettuali che comportino scostamenti rispetto al corridoio del tracciato indiciato nella tavola di PTRA.*	\	Si prende atto. Poiché il progetto prelimianre (e relativo corridoio di vincolo preordinato all'esproprio) è stato approvato sin dal 2003 con Delibera CIPE n.120, si considererà che questa indicazione sia rivolta agli Enti locali e relativi strumenti urbanistici.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL491	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato C - Punto 3* *A **spetti di compatilità con il PTRA Aeroporto di Montichiari*** *Corridoi si salvaguardia infrastrutturali* *In particolare, rispetto alla previsione di livello provinciale di collegamento ferroviario metropolitano "Brescia-AC/AV - Aeroporto", il PTRA ne iderntifica il tracciato prevendo un corridoio di salvaguardia…….* *Al riguardo, tenuto conto che il posizionamento della stazione di Montichairi potrebbe incidere sulla modifica del tracciato di collegamento ferroviario metropolitano "Brescia-AC/AV-Aeroporto", si chiede di verificare e coerenziare le ipotesi progettuali attualmente allo studio, al fine di determinare il minore impatto sul sistema socio-economico e ambientale esistente, concertando la localizzazione della stazione con la Provincia di Brescia.*	\	a cura RFI	RFI
RL492	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato C* ***Aspetti di compatibilità con il PTRA Aeroporto di Montichiari*** *Cave* *Due delle cave di prestito previste dal progetto sono situate nel territorio del Comune di Castenedolo (cave BS4 e BS10) all'interno del perimetro del PTRA [...] e delle zone di rischio di cui al Codice della Navigazione (art. 707). A tale riguardo si specifica che il PTRA di Montichiari recepisce i contenuti degli strumenti di pianificazione di settore vigenti (Piano cave, Piano Provinciale di gestione Rifiuti). Il Piano prevede il divieto di nuovi ambiri estrattvi e di ampliamento di quelli esistenti, nonchè il divieto di nuove attività di discarica all'interno dell'Ambito A. Inoltre "sono ammesse attività di escavazione di materiali inerti secondo quanto stabilito dal Piano cave vigente, a condizione che sia previsto il recupero ambientale dell'area interessata aeroportuali, e venga espresso parere favorevole da parte dell'Ente Nazionale Aviazione Civile (ENAC) in merito al rischio aeroportuale , e laddove non vi sia la presenza di corridoi infrastrutturali previsti dal PTRA".* *Si chiede pertanto di rivedere le previsioni delle suddette cave coerentemente con le indicazioni del PTRA.*	\	Questo tema è stato oggetto di richiesta di integrazioni di cui alla lettera del MATTM prot. CTVA-2014-0004376 del 23.12.2014; le integrazioni, trasmesse dal Consorzio Cepav due al MATTM in data 06.02.2015, includono elaborati relativi ad una nuova configurazione studiata dal Consorzio per recepire le numerose istanze degli enti locali. Questa modifica progettuale, potrà avvenire solo in concomitanza dell'attuazione contemporanea delle seguenti condizioni che costituiscono, di fatto, una ridistribuzione dei punti di estrazione, compatibile con una distribuzione delle cave equilibrata lungo il tracciato ferroviario. In questo nuovo assetto le cave BS4 e BS10 citate dall'osservazione relative al Comune di Castenedolo non sono più previste. Vedasi controdeduzione alla osservazione RL345.	SI condizionato

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RL493	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato C* ***Aspetti di compatibilità con il PTRA Aeroporto di Montichiari*** *<u>Rete ecologica</u>* *Il PTRA costitutisce riferimento painfificatorio [....]* *Nella fattispecie il PTRA (Tavola 11 "ambiti di compensazione ambientale") promuove la continuità ecologica tra la Collina Castenedolo e il Corridoio ecologico Garza. Le aree agricole estese a sud del versante di castenedolo sono inoltre identificate come "sub-ambito T3-5" corrispondente ad aree ad elevata naturalità, agricole, in cui si sviluppa un elemento di secondo livello della rete ecologica regionale.* *Tenuto conto che il progetto in esame rappresenta una barriera lineare tra questi eleemnti, è necessario che si preveda la permeabilità del tracciato, garantendo la connessio ecoclgica tra le suddette aree. Le opere di mitigazione e compensazione ambientale dovranno pertanto essere finalizzate anche al perseguiemnto di tale obiettivo.* *Si rimanda inoltre agli indirizzi e alle prescrizioni di cui alla DGR VII/10962 del 30 dicembre 2009 in materia di rete ecologica, tenuto conto che la setssa rappresenta un'infrastruttura prorritaria del PTR.*	\	Si provvederà a quanto richesto. Vedasi anche osservazione del Comune di Castenedolo codificata con CD47 e relativa controdeduzione.	SI
RL494	Regione Lombardia		Delibera X/3055	23/01/2015	DVA-2015-0004734	*Delibera - Allegato A* ***Punto 5 - Conclusioni*** *Si valuti se la soluzione di progetto presenta alternative valide dal punto di vista tecnico, economico e ambientale, quali ad esempio il potenziamento tecnologico della linea storica*	\	a cura RFI	RFI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
696	Gruppo Gatti			20/02/2015	DVA-2015-0004830	*Con riferimento a quanto sopra, la scrivente comunica di poter allocare nelle area di proprietà oggetto di autorizzazioni di cava quantitativi di terre e rocce da scavo per interventi di rimodellamento morfologico contenuti nelle suddette autorizzazioni. Nello specifico, gli interventi autorizzati di rimodellamento per il recupero ambientale con l'impiego di terre e rocce da scavo sono da realizzarsi nelle proprie cave di Lograto -ATEg18 e Cazzago S/M* *-Travagliato-ATEg14 (cava per altro direttamente attraversata dal traccia o TAV).* *Nell'ATE 14, gli interventi di recupero morfologico autorizzati con gli Atti n. 2725 del 06.05.2014 e n. 282 del 16.01.2015 richiedono il conferimento dall'esterno di quantitativi di terre e rocce da scavo pari a me 255.000 nel rispetto delle disposizioni di cui all'art. 1-bis L. n. 88/2013. Tali quantitativi possono estendersi a circa me 700.000 con interventi di rimodellazione morfologica in fregio al tracciato TAV nella parte Sud dell'ATE 14, come per altro previsto nel dispositivo di approvazione del Progetto dell'ATEg14 (Alto n. 4685 del 30.12.2009) c e di seguito si trascrive:* *g) Il progetto esecutivo delle mitigazioni e dei raccordi vegetazionali previsti lla Tavola 3. 1 "Progetto di recupero ambientale - Planimetria" ed individuati all'interno delle fasce di rispetto delle tratte di AV/AC dovrà essere inoltrato a TA V, per quanto di competenza; Al riguardo si rappresenta che la scrivente ha trasmesso a CEPAV D E in data 05.12.2014 per le valutazioni di competenza il progetto dell'intervento di recupero all'interno della fascia di rispetto* *della tratta ramo Sud AV/AC e, in tale contesto di recupero, si posso/devono prevedere anche gli interventi specifici di raccordo con la tratta di AV/AC.* *Eventuale capacità ricettiva aggiuntiva, per circa mc 400.000, di terre e rocce provenienti da scavi TAV può essere fornita dagli interventi di rimodellazione nell'ATEg18 di Lograto. Concludendo, la scrivente pu6 completare la propria proposta alternativa alla cava di prestito 882 nel comune di Lograto mettendo a disposizione di CEPAV DUE:* *aree per l'escavazione di circa me. 1.000.000 di inerti da reperire all'interno delle riserve* *dell'ATEg 18 del vigente piano cave della Provincia di Brescia,* *aree ed impianti autorizzati per la lavorazione degli inerti di cava,* *la possibilita collocamento delle terre e rocce provenite dagli scavi TAV per circa me. 1.000.000.*	\	Il proponente ritiene che possano essere recepite le richieste pervenute dal territorio e quindi che possa essere modificato il progetto solo in concomitanza dell'attuazione contemporanea delle seguenti condizioni che costituiscono, di fatto, una ridistribuzione dei punti di estrazione, compatibile con una distribuzione delle cave equilibrata lungo il tracciato ferroviario. Qualora una sola delle seguenti condizioni non fosse ritenuta opportuna il proponente conferma la richiesta delle 7 cave di prestito come ipotizzate in PD e sommariamente riepilogate in precedenza. Di seguito si riporta quindi la soluzione complessiva e trasversale ipotizzata a seguito del confronto con il territorio: • Possibilità di sfruttare la cava posta nell'ATEg18 (Lograto) Si ritiene plausibile attingere dalle riserve di inerti disponibili nell'ambito dell'ATEg18 di Lograto. Gli Enti ed il proprietario della cava sono favorevoli a tale significativo potenziamento, che evita il coinvolgimento di nuove aree. Per gli inerti in esubero verrà messa a disposizione l'area dell'ATEg 14 (Cazzago S. Martino – Travagliato) e la stessa ATEg18 per le quali sono già autorizzati interventi di rimodellamento per il recupero ambientale con l'impiego di terre e rocce da scavo. Tale assetto nel comune di Lograto è stato segnalato nei primi mesi del 2015 dall'Amministrazione Comunale e dal proprietario delle aree interessate. • Possibilità di sfruttare la cava posta nell'ATE n. 26. Considerato che allo stato l'ATE è già stato in parte coltivato, si ritiene plausibile una autorizzazione per una nuova escavazione fino ad una quota di -35 mt, come previsto dalle schede del piano cave dell'ATE 26 ristabilendo il piano agricolo alla nuova quota. Gli Enti ed il proprietario della cava sono favorevoli a tale significativo potenziamento, che evita devastazione di nuove aree. Tale cava era stata segnalata quale cava alternativa dal Comune di Calcinato. • Possibilità di sfruttare la cava posta nell'ATE n. 42. Considerato che allo stato l'ATE è già stato coltivato per una profondità di -7 mt, si ritiene plausibile una autorizzazione allo scavo fino alla quota di -17 mt e ristabilire il piano agricolo alla nuova quota di progetto. Gli Enti ed il proprietario della cava sono favorevoli a tale significativo potenziamento, che evita devastazione di nuove aree. • Sfruttamento dell'area del nuovo centro logistico "comparto sud" in Comune di Castenedolo, in prossimità alla futura stazione ferroviaria A.V. Il piano regolatore vigente già prevede detto insediamento, senza quindi intervenire su nuove aree agricole (recepimento osservazione "Valore Reale SGR" asseverata dal Comune di Castenedolo), tale insediamento prevede uno scavo complessivo di materiale di circa 1.500.000 mc per la realizzazione di un intervento immobiliare. Il materiale proveniente da tale scavo potrebbe essere utilizzato, opportunamente trattato, come inerte per la realizzazione della nuova linea AV/AC. • Scavo in area posta in prossimità all'imbocco Ovest della galleria di Lonato per una superficie di mq. 220.000, area destinata alla futura realizzazione del comparto logistico/industriale, come da osservazione del Comune di Lonato. In ottemperanza ad una precedente convenzione sottoscritta dal Comune di Lonato sull'area in questione è previsto un abbassamento del piano finito di circa 3,5 m dal piano campagna con successivo riporto di materiale per circa 1,00 mt. Per recepire la richiesta economica del Comune stesso, pari ad Euro 3.500.000 circa, e consentire che ciò non determini aggravi di costi al progetto, la domanda potrà essere accettata nei termini che si riportano: - approfondimento fino a -5 mt dall'attuale piano campagna o comunque fino ad una profondità tale da permettere l'escavazione di almeno 1.000.000 mc; - ritombamento fino a -2.50 mt senza corresponsione di oneri; - disponibilità gratuita dell'area ad uso cantiere per un periodo compreso tra il 2015 ed il 2020. • Approvvigionamento mediante lo sfruttamento dei poli estrattivi esistenti sul territorio della provincia di Verona. In luogo della coltivazione di una cava di prestito in Comune di Castelnuovo, registrata la contrarietà del Comune stesso, si provvederà allo scavo dei poli esistenti prossimi all'esaurimento, che dovranno pertanto ottenere gli strumenti necessari ad un ampliamento, quale ad esempio la cava in ghiaia denominata "Corte Betlemme" in Comune di Sommacampagna, autorizzata con DGRV 276 del 15/03/2011, per la quale è in corso un iter istruttorio di ampliamento, oppure le Cave S.E.I. ed Inerti S.Valentino, nel Comune di Bussolengo.	
S073	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	464	23/02/2015	DVA-2015-0004921 e DVA-2015-0000973	Si fa riferimento al progetto in oggetto ed alla Conferenza di Servizi del 6/11/2014 svoltasi presso il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti per evidenziare che ii progetto medesimo comporta pesanti interferenze con elementi vincolati ubicati nel territorio del nostro Comune. In particolare si evidenzia quanta segue: • l'opera risulta ubicata in prossimità dell'edificio di culto in località Madonna del Monte, vincolata con Decreto della Soprintendenza Regionale in data 20/06/2011;	\	Allo scopo è stata predisposta opportuna documentazione integrativa fornita al MiBACT come richiesto dallo stesso Ministero. Si rimanda inoltre alla controdeduzione di cui all'osservazione CS02 del Comune di Castelnuovo.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
SO74	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	464	23/02/2015	DVA-2015-0004921 e DVA-2015-0000973	• il progetto prevede la realizzazione di un tratto di elettrodotto aereo che, dal casello autostradale (ove è posizionato un elettrodotto esistente), collega le linee elettriche con la sede ferroviaria, della lunghezza di circa 800 metri, interamente ubicato in zona di vincolo paesaggistico ai sensi del Titolo III del Decreto lgs. n.42/2004.	valorizzazione già effettuata in RV06	Al fine di minimizzare l'impatto nell'area sottoposta a vincolo si provvederà all'interramento della linea primaria dall'elettrodotto esistente di RFI alla sottostazione di Sona. Vedi anche punti SO44, SO74, SO75, PV06.	SI
SO75	Comune di Sommacampagna	Sommacampagna	464	23/02/2015	DVA-2015-0004921 e DVA-2015-0000973	In sede di elaborazione delle proprie osservazioni (che si allegano in copia), già peraltro depositate in sede di Conferenza di Servizi, questo Comune ha richiesto: • finanziamento del progetto di recupero del bene vincolato in precarie condizioni statiche, progetto peraltro già approvato da codesta Soprintendenza (osservazione n.3); • interramento del nuovo tratto di elettrodotto in progetto (osservazione n.17). Con la presente si intende sensibilizzare codeste Amministrazioni affinché vogliano intervenire, per quanta di loro competenza, nel procedimento di approvazione del progetto, al fine di far recepire ed inserire le predette osservazioni come prescrizioni nella Deliberazione CIPE, che chiuderà la procedura amministrativa finalizzata alla realizzazione dell'opera.[…] Ulteriori osservazioni sono parte integrante della precedente DVA-2014-0036000.	\	Si rimanda alle controdeduzioni riportate ai punti SO12 e SO44.	RFI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
698	Sig. ra Guidi Rosanna Montessor, Montresor Giovanni, Montresor Lidia, Montresor Lidia e Francesco S.S, Francesco Montresor, Montresor Lucia, Ottella di Francesco e Michele Montresor S.S.	Intera tratta		04/03/2015	DVA-2015-0006008	In merito alla richiesta di integrazione richiesta dal MATTM prot. CTVA-2014-0004376 del 23/12/2014 e riscontrata da Cepav due in data 10/02/2015, i signori Montressor facendo seguito alla precedenti osservazioni depositate il 21/01/2015 giudicano incompleta e inadeguata la documentazione depositata in data 10/02/2015, formulano ulteriori osservazioni. [...] §I IN GENERALE, CEPAV DUE HA ELUSO LE RICHIESTE DEL MATTM E LASCIATO SENZA RISCONTRO LE OSSERVAZIONI PRESENTATE DAGLI INTERESSATI, OGNI QUALVOLTA SI E' LIMITATA A RINVIARE ALLE SCELTE GIA CONTENUTE NEL PROGETTO PRELIMINARE O A RIMANDARE A QUELLE CHE SARANNO ASSUNTE COL PROGETTO ESECUTIVO • Con la citata nota del 23 dicembre 2014, il MATTM ha richiesto a CEPAV DUE di approfondire, integrare e chiarire una serie di aspetti che risultano evidentemente imprescindibili per poter formulare la VIA. Tra l'altro, il MATIM ha richiesto a CEPAV DUE di prendere posizione sulle osservazioni presentate dagli interessati (n. 6, p. 2 de IIa lettera del MA TIM) e di analizzare le alternative alle soluzioni proposte, con specifico riferimento anche al potenziamento della linea storica nella zona del Lugana DOC ed al tema della cantierizzazione (n. 7, p. 2 della lettera defl MATIM). Tuttavia CEPAV DUE, rispetto a molti profili e soprattutto (ma non solo) rispetto a quanto al precedente n.• 2, si è "rifugiato" in un mero rinvio alle scelte già effettuate in sede di progetto preliminare, assumendo che la valutazione di compatibilità ambientale annessa all'approvazione del CIPE del 2003 esoneri da qualsiasi ulteriore valutazione anche nell'attuale procedura di VIA. Ebbene, suddetto assunto è chiaramente errato. In primo luogo, occorre ricordare che la delibera del CIPE del 5 dicembre 2003 ha formulato un'ampia serie di prescrizioni volte a garantire la compatibilità ambientale dell'opera, talora dai contenuti generici, rimettendo al progetto definitivo lo sviluppo di soluzioni idonee al rispetto di tali prescrizioni ed alla fase di valutazione del medesimo la verifica circa l 'effettiva rispondenza alle esigenze di tutela ambientale. E' allora evidente che adesso CEPAV DUE non può invocare la valutazione di compatibilità ambientale implicata dall'approvazione del progetto preliminare da parte del CIPE per sottrarsi alla verifica dell'adempimento delle prescrizioni formulate dallo stesso CIPE. Peraltro si deve considerare che, date l'ampiezza delle prescrizioni formulate a quel tempo dal CIPE e la necessita del loro sviluppo in sede di progetto definitivo, è stata di fatto traslata, sotto molti aspetti, l'effettiva valutazione della compatibilità ambientale dell'opera alla presente fase. Ragione in più per negare la possibilità per CEPAV DUE di ripararsi, oggi, dietro la mera approvazione del progetto preliminare. Invero, come riconosciuto dalla giurisprndenza: [...]	\	La verifica dell'ottemperanza del progetto definitivo alle prescrizioni del CIPE (Delibera 120/2003) è oggetto di apposita procedura attivata da Cepav due il 17 settembre 2014 con lettera prot. E2/L-4484/2014 e codificata dal MATTM con ID 2849.	SI Già previsto
699	Sig. ra Guidi Rosanna Montessor, Montresor Giovanni, Montresor Lidia, Montresor Lidia e Francesco S.S, Francesco Montresor, Montresor Lucia, Ottella di Francesco e Michele Montresor S.S.	Intera tratta		04/03/2015	DVA-2015-0006008	Fermo quanta sopra, posto che la VIA è chiamata dalla legge a individuare <gli effetti diretti e indiretti di progetto e delle sue principali alternative, compresa l'alternativa zero, sull''uomo, sulla fauna, sulla flora, sul suolo, sulle acque di superficie e sotterranee, sull'aria, sul clima, sul paesaggio e sull'interazione fra detti fattori, nonché sui beni materiali e sul patrimonio culturale, sociale e ambientale> ed a valutare inoltre <le condizioni per la realizzazione e l'esercizio delle opere e degli impianti> non sarebbe comunque possibile limitarsi a fare riferimento ad una valutazione di compatibilità ambientale effettuata ben 12 (dodici) anni fa, in relazione ad un progetto preliminare la cui impostazione risale a circa 20 (venti) anni fa. Al contrario, è evidente che la valutazione di impatto ambientale dovrà essere formulata sulla base della ponderazione dell'impatto dell'opera, come risultante dall'attuale progetto definitivo, sull'attuale assetto dell'ambiente, inteso non solo in senso naturalistico ma anche come ambiente antropizzato. Ed una volta che si sia focalizzato in particolare quest'ultimo elemento, non si potrà non constatare che l'opera come immaginata nel progetto definitivo inciderebbe in maniera insostenibile ed ingiustificata su un'area agricola (quella del Lugana e soprattutto, per quanto qui interessa, sui terreni coltivati dai sottoscritti) il cui valore e la cui importanza si è accresciuta negli anni assumendo caratteri di infungibilità ed eccellenza, peraltro in un contesto economico attuale che non consente di ritenere accettabile il sacrificio delle produzioni nazionali vitivinicole di eccellenza.[...]	\	Con la Delibera CIPE 120 del dicembre 2003, che ha considerato compatibile l'opera ferroviaria con l'ambiente in cui si sarebbe inserita, è stata vincolata la fascia di territorio interessata dalla linea AV/AC. Chi, dunque, ha realizzato interventi di riqualificazione agraria in tale fascia era consapevole dell'infrastruttura che ivi si sarebbe reralizzata.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
700	Sig. ra Guidi Rosanna Montessor, Montresor Giovanni, Montresor Lidia, Montresor Lidia e Francesco S.S, Francesco Montresor, Montresor Lucia, Ottella di Francesco e Michele Montresor S.S.	Intera tratta		04/03/2015	DVA-2015-0006008	Peraltro, le suesposte considerazioni non perdono di rilevanza per la semplice circostanza che le opere oggetto del presente procedimento rientrano tra le Infrastrutture di interesse strategico, per le quali la valutazione di impatto ambientale è "anticipata" al progetto preliminare. Infatti, come riconosciuto dalla giurisprudenza, la circostanza che la procedura VIA sia stata svolta relativamente al progetto preliminare non esclude che la medesima procedura debba essere nuovamente svolta in presenza di modificazioni rilevanti. Tale circostanza è espressamente confermata dalla previsione di cui all'art. 185, comma 5, la quale espressamente stabilisce che <Qualora il progetto definitivo sia diverso da quello preliminare, la commissione riferisce al Ministero dell'ambiente il quale, ove ritenga, previa valutazione della commissione stessa, che la differenza tra il progetto preliminare e quello definitivo comporti una significativa modificazione dell'impatto globale del progetto sull'ambiente, dispone, di trenta giorni dalla comunicazione fatta dal soggetto aggiudicatore, concessionario o contraente generale , l'aggiornamento dello studio di impatto ambientale e la nuova pubblicazione dello stesso, anche ai fini dell'eventuale invio di osservazioni da parte dei soggetti pubblici e privati interessati>. [...]	\	In accordo alla normativa Cepav due ha sottoposto a procedura di valutazione di impatto ambientale sul progetto definitivo tutte le opere che hanno subito sostanziali modificvhe rispetto al progetto preliminare giudicato compatibile dal CIPE con delibera n. 120/2003.	SI Già previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
701	Sig. ra Guidi Rosanna Montessor, Montresor Giovanni, Montresor Lidia, Montresor Lidia e Francesco S.S, Francesco Montresor, Montresor Lucia, Ottella di Francesco e Michele Montresor S.S.	Intera tratta		04/03/2015	DVA-2015-0006008	Net caso di specie, la nuova procedura di valutazione di impatto ambientale si è resa necessaria proprio a fronte delle variazioni del progetto definitivo rispetto al preliminare approvato e le richieste di integrazione e/o chiarimenti del Ministero dell' Ambiente contenute nella nota prot. 4376 del 23.12.2014 devono quindi considerarsi inerenti alle rinnovate esigenze alla base della nuova procedura. In altri termini, tutti gli aspetti sui quali ii Ministero dell' Ambiente ha chiesto integrazioni devono essere considerati "non coperti" dalla precedente approvazione del progetto preliminare e dalla connessa VIA e, come tali, CEPAV2 avrebbe dovuto procedere a rispondere puntualmente alle richieste integrazioni istruttorie, non essendogli consentito rifugiarsi nella precedente approvazione che risale al oltre 12 anni fa per un progetto di circa 20 anni or sono. Quanto sopra risulta confermato anche dalla relazione tecnica del Dott. Venosi, che al riguardo osserva: [...] *In buna sostanza il progetto definitivo ha introdotto modificazioni del progetto preliminare in un ambiente estremamente trasformato rispetto a 12 anni fa e comunque il progettista esprime valutazioni di impatto ambientale che non gli competono invadendo un ambito proprio della pubblica amministrazione che in questo caso svolge un ruolo terzo>*	\	Il MATTM ha richiesto integrazioni in due occasioni: a) sulla procedura di verifcia di ottemperanza [ID:2849] inerente l'intero progetto; le relative integrazioni sono state fornite con lettera prot. E2/L-05944 del 03.12.2014. b) sulla procedura di VIAS [ID:2854] per le sole parti del progetto che hanno subito modifica; le relative integrazioni sono state fornite con lettera prot. E2/L-00425 del 04.02.2015.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
702	Sig. ra Guidi Rosanna Montessor, Montresor Giovanni, Montresor Lidia, Montresor Lidia e Francesco S.S, Francesco Montresor, Montresor Lucia, Ottella di Francesco e Michele Montresor S.S.	Intera tratta		04/03/2015	DVA-2015-0006008	Infine, si deve obiettare che, anche ove mai talune scelte risultassero effettivamente "imposte" dal progetto preliminare, ciò non potrebbe e non dovrebbero condizionare l'oggettiva valutazione dell'impatto ambientale oggi rimessa al MATTM, che dovrà essere negativa laddove tali scelte risultino incompatibili con i criteri di tutela stabiliti dalla legge. Anzi, a fronte dell'emergere dell'erroneità della valutazione effettuata sul progetto preliminare, sarebbe preciso dovere dell' Amministrazione competente intervenire in autotutela per ripristinare la legalità. D'altro lato, neppure può ammettersi il mero rinvio operato altrove da CEPAV DUE al redigendo progetto esecutivo, pena la sostanziale elusione del controllo sull'impatto ambientale che deve essere compiuto nella presente fase.	\	Premesso che non si ravvisano profili di illegalità, il progetto esecutivo ai sensi del DLgs 163/2006 art. 185 è sottoposto alla verifica del Ministero dell'Ambiente.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
703	Sig. ra Guidi Rosanna Montessor, Montresor Giovanni, Montresor Lidia, Montresor Lidia e Francesco S.S, Francesco Montresor, Montresor Lucia, Ottella di Francesco e Michele Montresor S.S.	Intera tratta		04/03/2015	DVA-2015-0006008	§II. IN PARTICOLARE, LA SPECIFICA REPLICA ALLE INTEGRAZIONT DI CEPAV DUE § II.1. CEPA V DUE sottovaluta l'impatto ambientale dell'opera come risultante dal progetto definitivo e dal Piano Utilizzo Terre e rifiuta di aggiornare le valutazioni allo stato attuale. CEPA V DUE, con i secchi "rinvii" ad atti presupposti o successivi di cui si è illustrata l'inopportunità nel precedente § I, pretende di evitare di affrontare il problema, giustamente sollevato dai sottoscritti con le osservazioni depositate il 21 gennaio 2015 (doc. 1), della sottovalutazione dell'effettivo impatto dell'opera, come risultante dal progetto definitivo e dal Piano Utilizzo Terre, sull'attuale assetto dell'ambiente interessato. Nello stesso modo, CEPAV DUE rifiuta di aggiornare seriamente il quadro di riferimento alla situazione attuale dei territori interessati. Come osserva l'allegata relazione del Dott. Perazzoli [...]	\	Si rimanda alle controdeduzioni ai punti 640, 644, 645, 646, 647, 648, 650, 656, 658, 659, 699.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
704	Sig. ra Guidi Rosanna Montessor, Montresor Giovanni, Montresor Lidia, Montresor Lidia e Francesco S.S, Francesco Montresor, Montresor Lucia, Ottella di Francesco e Michele Montresor S.S.	Intera tratta		04/03/2015	DVA-2015-0006008	§ II.2. CEPAV DUE rifiuta di valutare qualsiasi soluzione alternativa rispetto a quelle da essa proposte. Con i menzionati (indebiti) rinvii agli atti presupposti o successivi, CEPAV DUE cerca altresì di rifuggire dalla valutazione delle soluzioni alternative a quelle contemplate nelle sue proposte. Ne si possono condividere le sbrigative ed indimostrate obiezioni che essa muove alla soluzione alternativa proposta nelle osservazioni dei sottoscritti depositate il 21 gennaio 2015. Sul punto, contestato in radice quanta opposto da CEPAV DUE, si ribadisce tutta quanto già dedotto in suddetta sede (doc. 1). Al riguardo, si richiama le osservazioni contenute nella relazione del Dott. Venosi [...]	\	Nel ribadire che le alternative di "sistema" sono state oggetto delle valutazioni a livello di progettazione preliminare. Le alternative progettuali alle opere in variante sono state oggetto di integrazioni trasmesse a MATTM con lettera prot. E2/L-00425 del 04.02.2015.	SI Già previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
705	Sig. ra Guidi Rosanna Montessor, Montresor Giovanni, Montresor Lidia, Montresor Lidia e Francesco S.S, Francesco Montresor, Montresor Lucia, Ottella di Francesco e Michele Montresor S.S.	Intera tratta		04/03/2015	DVA-2015-0006008	§ II.3. CEPA V DUE insiste nell'errata sottovalutazione dei terreni coltivati rispetto a quelli incolti e nell'errata equiparazione delle colture a seminativi con i vitigni. Già nel Piano Utilizzo Terre CEPAV DUE, richiamando il progetto preliminare in merito alla scelta del tracciato, dava atto che tale scelta è stata effettuata prediligendo l'occupazione dei terreni coltivati rispetto a quelli lasciati allo "stato naturale". [...]	\	Si rimanda alla controdeduzione al punto 699.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
706	Sig. ra Guidi Rosanna Montessor, Montresor Giovanni, Montresor Lidia, Montresor Lidia e Francesco S.S, Francesco Montresor, Montresor Lucia, Ottella di Francesco e Michele Montresor S.S.	Intera tratta		04/03/2015	DVA-2015-0006008	§ II.4. Manca la valutazione dell'impatto sulle aziende agricole La delibera del CIPE del 5 dicembre 2003, All. A, imponeva a CEPAV DUE di valutare, nel progetto definitivo, l' impatto sulle aziende agricole, con particolare riferimento alle proprietà frammentate, alla difesa della produzione e alla valorizzazione economico-agraria del comprensorio. Tuttavia CEPAV DUE ha omesso di sviluppare tale aspetto.	\	Gli interventi di mitigazione e di risoluzione delle interferenze hanno tenuto in conto della valutazione degli impatti sulle aziende agricole. In fase di progettazione escutiva, inoltre, il Consorzio si impegna ad affinare le soluzioni relative alla cantierizzazione finalizzate, tra l'altro, a minimizzare le interferenze con la produzione agraria.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
707	Sig. ra Guidi Rosanna Montessor, Montresor Giovanni, Montresor Lidia, Montresor Lidia e Francesco S.S, Francesco Montresor, Montresor Lucia, Ottella di Francesco e Michele Montresor S.S.	Intera tratta		04/03/2015	DVA-2015-0006008	§II.5. Manca in sostanza una risposta alla richiesta di cui al punto 2 della nota del MA TTM del 23 dicembre 2014, che è stata liquidata da CEPA V DUE con un "copia-incolla" dei disciplinari di produzione DOP/DOC e IGT/IGP, senza entrare nel dettaglio del valore agroalimentare dei suoli e delle produzioni.	\	L'integrazione relativa al punto della nota di richiesta del MATTM si ritiene esaustiva. Le questioni economiche saranno oggetto delle previste attività espropriative.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
708	Sig. ra Guidi Rosanna Montessor, Montresor Giovanni, Montresor Lidia, Montresor Lidia e Francesco S.S, Francesco Montresor, Montresor Lucia, Ottella di Francesco e Michele Montresor S.S.	Intera tratta		04/03/2015	DVA-2015-0006008	§ II.6. Manca in sostanza una risposta alla richiesta di cui al punto 3a della nota del MATTM del 23 dicembre 2014, giacche, come osserva il Dott. Perazzoli nella relazione allegata (doc. 2), «è stata sviluppata solo a livello di macro aree definendo i soli impatti quantitativi sulle sole colture di pregio, come se un suolo di elevato pregio non vitato non avesse alcun valore. Un 'adeguata analisi dovrebbe prevedere una corretta valutazione del valore agroambientale dei suoli e dei soprassuoli sia a livello quantitativo sia a livello qualitativo. Allo stesso modo è stata completamente disattesa la richiesta degli impatti sul sistema tessuto rurale e fondiario» (p. 7).	\	Le integrazioni di cui ai punti 2 e 3 sono da valutare nel loro complesso. Al punto 2 sono esaminate e cartografate le aree di pregio agroalimentare articolate per le diverse tipologie. Al punto 3a è approfondita la questione che sicuramente di gran lunga è stata quella più segnalata dal territorio: l'interferenze sulle colture del Lugana. Come detto le questioni economiche saranno oggetto delle previste attività espropriative.	NO
709	Sig. ra Guidi Rosanna Montessor, Montresor Giovanni, Montresor Lidia, Montresor Lidia e Francesco S.S, Francesco Montresor, Montresor Lucia, Ottella di Francesco e Michele Montresor S.S.	Intera tratta		04/03/2015	DVA-2015-0006008	§ II.6. Manca in sostanza una risposta alla richiesta di cui al punto 3b della nota del MA TIM del 23 dicembre 2014, giacché, come osserva il Dott. Perazzoli nella relazione allegata (doc. 2), <la richiesta 3b non è stata ulteriormente sviluppata ma sono stata semplicemente riportate le indicazioni generiche dello studio di incidenza: come da noi segnalato nella relazione sarebbe necessario, come richiesto dalla legge, definire chiare e precise norme di riduzione della formazione delle polveri, oltre che specifici parametri per valutare i principali effetti sull'ambiente e un idoneo piano dei controlli e di azioni correttive predeterminate a tutela crescente in caso di superamento dei limiti, arrivando, in ultima ratio, al blocco delle fonti di emissione delle polveri durante la stagione vegetativa>.	\	Le norme indicate nell'integrazione relativa al punto 3b si ritengono adeguate e potranno essere ulteriormente dettagliate solo a seguito delle definizioni progettuali in fase esecutiva. I parametri di controllo previste e le relative modalità di monitoraggio sono riportati nel progetto di monitoraggio ambientale.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
710	Sig. ra Guidi Rosanna Montessor, Montresor Giovanni, Montresor Lidia, Montresor Lidia e Francesco S.S, Francesco Montresor, Montresor Lucia, Ottella di Francesco e Michele Montresor S.S.	Intera tratta		04/03/2015	DVA-2015-0006008	§ II.7. Manca completamnente una risposta alla richiesta di cui al punto 3c della nota del MATTM del 23 dicembre 2014.	\	La questione delle compensazioni non può che essere trattata a valle delle indicazioni CIPE in fase esecutiva .	NO
711	Sig. ra Guidi Rosanna Montessor, Montresor Giovanni, Montresor Lidia, Montresor Lidia e Francesco S.S, Francesco Montresor, Montresor Lucia, Ottella di Francesco e Michele Montresor S.S.	Intera tratta		04/03/2015	DVA-2015-0006008	§ II.8. La risposta alla richiesta di cui al punto 7b della nota del MATTM è gravemente carente. Per quanto già accennato anche ai precedente §§ I, II.I, II.2 e II.3, la risposta di CEPAV DUE alla richiesta di cui al punto 7b della nota del MATTM del 23 dicembre 2014 è inadeguata e carente. [...]	\	La risposta anche per quanto detto per i punti precedenti si ritiene esaustiva. Ulteriori affinamenti potranno essere effettuati in fase esecutiva anche mediante confronti con gli enti locali.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
712	Sig. ra Guidi Rosanna Montessor, Montresor Giovanni, Montresor Lidia, Montresor Lidia e Francesco S.S, Francesco Montresor, Montresor Lucia, Ottella di Francesco e Michele Montresor S.S.	Intera tratta		04/03/2015	DVA-2015-0006008	§ II.9. Totalmente carenti ed inadeguate, oltre che approssimative e sbrigative, risultano le controdeduzioni espresse da CEPAV DUE (nella tabella allegata al punto 6 delta relazione depositata il 10 febbraio 2015) in merito alle osservazioni presentate dagli interessati, e soprattutto in merito a quelle depositate in data 21 gennaio 2015 dai sottoscritti (doc. 1), sulla base della richiesta di cui al punto 6 della nota del MATTM del 23 dicembre 2014 . Ciò sia in generale per quanta già osservato ai precedenti §§ I, Il.1, Il.2 e II.3, sia nello specifico per le ragioni di seguito analiticamente indicate. In relazione alla controdeduzione "DVA-2015-0001841 T481": non è dato comprendere come le valutazioni possano essere effettuate in fase di progettazione esecutiva quando al punto 7 della relazione depositata il l 0 febbraio 2015 CEPA V DUE riporta che per il cantiere operativo L.5.0.1 non sono state analizzate alternative poiché lo stesso era semplicemente previsto nel progetto preliminare. Per tutto quanta già rilevato nel precedente § I, inoltre, non si può considerare inamovibile un cantiere solo perché inserito in un progetto di oramai 20 anni fa, facendo si che la valutazione d'incidenza delle opere di cantierizzazione non sia espletata per i fini che la legge impone. E' inoltre da considerare che taluni danni, come ad esempio l'estirpazione di vigneti di elevato pregio produttivo e di oltre 50 anni di età, sono da considerare irreversibili ed irreparabili (in tal senso v. relazione del Dott. Perazzoli, doc. 2, p.8).	\	Precisato che la localizzazione del cantiere L.5.O.1 è stata autorizzata dal CIPE alla fine del 2003 e che da quella data l'area risulta soggetta al relativo vincolo, in fase esecutiva si sarà disponibili a rivedere in collaborazione con il Comune l'ubicazione dell'area a condizione di identificare un'altra area tecnicanmente equivalente. Infine si ricorda che gli indennizzi terranno conto di tutti gli aspetti.	SI condizionato
713	Sig. ra Guidi Rosanna Montessor, Montresor Giovanni, Montresor Lidia, Montresor Lidia e Francesco S.S, Francesco Montresor, Montresor Lucia, Ottella di Francesco e Michele Montresor S.S.	Intera tratta		04/03/2015	DVA-2015-0006008	In relazione alle controdeduzioni "DVA-2015-0001841 T482 e T 844": riteniamo che il mancato accoglimento della nostra osservazione sia frutto di grave errore da parte di CEPAV DUE, cosi come la sua valutazione della complessità del profilo pedologico della Lugana. La risposta appare semplicistica poiché paragona suoli di aree a prevalente coltivazione erbacea a zone a vocazione vitivinicola di pregio e non tiene minimamente conto dei rilievi effettuati (in tal senso v. relazione del Dott. Perazzoli, doc. 2, p. 8).	\	Ad integrazioni di quanto già controdedotto sui punti richiamati si ricorda che è previsto il monitoraggio ambientale del suolo finalizzato alla verifica del corretto ripristino delle aree occupate temporaneamente. Nei casi in cui si rilevassero delle situazioni di criticità post operam saranno adottate le conseguenti misure correttive.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
714	Sig. ra Guidi Rosanna Montessor, Montresor Giovanni, Montresor Lidia, Montresor Lidia e Francesco S.S, Francesco Montresor, Montresor Lucia, Ottella di Francesco e Michele Montresor S.S.	Intera tratta		04/03/2015	DVA-2015-0006008	In relazione alla controdeduzione "DVA-2015-0001841 T8432": si rimanda a quanto indicato al punto 3b della richiesta di integrazioni del MA TTM del 23 dicembre 2014 MATTM (in tal senso v. relazione del Dott. Perazzoli, doc. 2, p. 8).	\	Si rimanda al punto 709.	NO
715	Sig. ra Guidi Rosanna Montessor, Montresor Giovanni, Montresor Lidia, Montresor Lidia e Francesco S.S, Francesco Montresor, Montresor Lucia, Ottella di Francesco e Michele Montresor S.S.	Intera tratta		04/03/2015	DVA-2015-0006008	In relazione alla controdeduzione "DVA-2015-0001841 T845": la risposta non è congrua con la richiesta (corrispondente alla richiesta 3.a della nota del MATTM) (in tal senso v.relazione del Dott. Perazzo Ii, doc. 2, p. 8).	\	Si rimanda al punto 708.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
716	Sig. ra Guidi Rosanna Montessor, Montresor Giovanni, Montresor Lidia, Montresor Lidia e Francesco S.S, Francesco Montresor, Montresor Lucia, Ottella di Francesco e Michele Montresor S.S.	Intera tratta		04/03/2015	DVA-2015-0006008	In relazione alla controdeduzione "DVA-2015-0001841 T846": il rimando alla decisione del CIPE del 2003 non può esonerare CEPAV DUE dal dare adeguato riscontro sulle problematiche evidenziate nè esonera il MATTM dall'effettuare un'attuale ed adeguata valutazione dell'impatto ambientale, per quanto si è già rilevato nei precedenti §§ I, II. I, II.2 e II.3. [...]	\	Si rimanda al punto 704.	SI Già previsto
717	Sig. ra Guidi Rosanna Montessor, Montresor Giovanni, Montresor Lidia, Montresor Lidia e Francesco S.S, Francesco Montresor, Montresor Lucia, Ottella di Francesco e Michele Montresor S.S.	Intera tratta		04/03/2015	DVA-2015-0006008	§ II.10. Manca un valido Piano utilizzo delle terre e rocce da scavo *Come osserva il Dott. Venosi nell'allegata relazione tecnica (doc. 3), «si ribadisce l'esigenza di presentazione del piano di utilizza terre e rocce da scavo per la vulnerabilità del territorio oggetto di intervento, per la tutela della salute, degli ecosistemi, per inibire eventuali usi impropri delle enormi quantità di materiale residuato degli scavi, infine per il rispetto della direttiva 98/2008 relativamente all'applicazione della categoria del sottoprodotto e alle modifiche intervenute sul DM 161/2012 attraverso la legge 71/2013 [...]*	\	Il Consorzio Cepav due ha presentato il Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo (PUT) sulle opere oggetto di procedura VIA (variante di Montichiari, elettrodotti, strada Ghedi-Borgosatollo), conformemente a quanto previsto dall'art. 5, comma 1 del DM161/2012 e in accordo con lo stesso Ministero dell'Ambiente. Per l'area oggetto dell'osservazione il PUT sarà presentato, come disciplinato dallo stesso articolo, entro 90 giorni prima dell'inizio dei lavori.	SI Già previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
718	Sig. ra Guidi Rosanna Montessor, Montresor Giovanni, Montresor Lidia, Montresor Lidia e Francesco S.S, Francesco Montresor, Montresor Lucia, Ottella di Francesco e Michele Montresor S.S.	Intera tratta		04/03/2015	DVA-2015-0006008	§ II.11. Le integrazioni di CEPAV DUE in relazione alle misure di mitigazione delle immissioni acustiche continuano a basarsi su dati evidentemente sottostimati, con conseguente sottovalutazione dell'intera problematica e delle relative soluzioni. In particolare, come rilevato nella relazione del Dott. Venosi qui allegata (doc.3)[...]	\	Si ritengono adeguate quanto predisposto dal Cepav due sul rumore. Si rammenta inoltre che l'adeguatezza delle misure di mitigazione sarà verificata con lo strumento del monitoraggio ambientale.	NO
719	Sig. ra Guidi Rosanna Montessor, Montresor Giovanni, Montresor Lidia, Montresor Lidia e Francesco S.S, Francesco Montresor, Montresor Lucia, Ottella di Francesco e Michele Montresor S.S.	Intera tratta		04/03/2015	DVA-2015-0006008	§ II.11. Le integrazioni relative alle vibrazioni sono incoerenti Analoghe controdeduzioni, rispetto a quelle di cui al precedente n 29, devono essere espresse in riferimento al tema delle vibrazioni, richiamando parimenti la relazione del Dott. Venosi qui allegata (doc. 3)[...] (p. 3).	\	Si ritengono adeguate quanto predisposto dal Cepav due sulle vibrazioni. Si rammenta inoltre che l'adeguatezza delle misure di mitigazione sarà verificata con lo strumento del monitoraggio ambientale.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
720	Sig. ra Guidi Rosanna Montessor, Montresor Giovanni, Montresor Lidia, Montresor Lidia e Francesco S.S, Francesco Montresor, Montresor Lucia, Ottella di Francesco e Michele Montresor S.S.	Intera tratta		04/03/2015	DVA-2015-0006008	§ II.12. Le integrazioni relative ai campi magnetici sono insufficienti Come rilevato nella relazione del Dott. Venosi qui allegata (doc. 3), [...]	\	Si ritengono adeguate quanto predisposto dal Cepav due sui campi magnetici. Si rammenta inoltre che l'adeguatezza delle misure di mitigazione sarà verificata con lo strumento del monitoraggio ambientale.	NO
721	Sig. ra Guidi Rosanna Montessor, Montresor Giovanni, Montresor Lidia, Montresor Lidia e Francesco S.S, Francesco Montresor, Montresor Lucia, Ottella di Francesco e Michele Montresor S.S.	Intera tratta		04/03/2015	DVA-2015-0006008	§ II.13. Continua a risultare disatteso l'obbligo di procedere alla valutazioue comparata dei costi e dei benefici Le integrazioni di CEPAV DUE appaiono inadeguate anche rispetto alla obbligatoria valutazione comparata dei costi e dei benefici dell' opera. Come rilevato nell'allegata relazione del Dott. Venosi (doc. 3), [...] (p. 4)	\	Il tema è stato affrontato in fase di approvazione del progetto preliminare.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RV005	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*1. Tutti gli impegni assunti dal Proponente con la presentazione della domanda e della documentazione trasmessa, anche integrativa (comprensiva delle controdeduzioni alle osservazioni degli enti), si intendono vincolanti ai fini della realizzazione dell'opera proposta, salvo diverse prescrizioni e raccomandazioni sotto specificate;*	\	Tutte le modifiche conseguenti alle integrazioni fornite su ricchiesta di MIBACT e MATTM saranno attuate per quanto prescritto dai Ministeri competenti	SI condizionato
RV006	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*2. Tenuto conto che la soluzione progettuale in cavidotto interrato è ritenuta e valutata anche da parte del proponente migliorativa rispetto alla soluzione dell'elettrodotto aereo, dal punto di vista ambientale e delle possibili interferenze con strutture e infrastrutture presenti, si prescrive che il tratto di elettrodotto nel Comune di Sommacampagna sia realizzato in cavidotto interrato.*	€ 1.140.000	Al fine di minimizzare l'impatto nell'area sottoposta a vincolo si provvederà all'interramento della linea primaria dall'elettrodotto esistente di RFI alla sottostazione di Sona. Vedi anche punti SO44, SO74, SO75, PV06.	SI
RV007	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*3. Sia previsto lo spostamento a sud della sottostazione di Sommacampagna, al fine di garantire la realizzazione della Si.Ta.Ve. (esito parere CTVIA n. 473 del 11/10/2010 - progetto preliminare tavola n. E.1.6 planimetria e profilo longitudinale), valutando l'ipotesi di una rotazione di 90° per un minore occupazione di territorio agricolo. Sia verificata inoltre la possibilità di ridurre al minimo il dimensionamento della medesima.*	\	Il progetto delle nuove tangenziali venete non risulta avere alcuna approvazione, mentre il progetto della linea AV/AC Brescia-Verona è approvato sin dal 2003 con apposizione di vincolo preordinato all'esproprio sulla fascia di 150 m lungo il tracciato; pertanto non è stata considerata la compatibilizzazione con SiTaVe. Peraltro lo spostamento a Sud della sottostazione elettrica comporterebbe notevoli ulteriori oneri economici e difficoltà tecniche connesse all'attraversamento di una futura sede autostrdale. Le dimensioni dell'area non sono ulteriormente riducibili. Vedi anche punti SO61, SO65, SN02, CS07, CS43, CS44, RV04.	NO
RV008	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*4. Preso atto della rinuncia manifestata dal proponente di realizzare la cava di prestito prevista inizialmente presso il Comune di Castelnuovo, tenuto conto delle elevate quantità di materiali inerti disponibili sul territorio, sia stralciata ogni possibile alternativa progettuale che preveda l'apertura di nuove cave di prestito lungo il tracciato dell'opera ricadente nel territorio regionale e si provveda al reperimento dei materiali necessari presso cave autorizzate; il proponente non potrà farsi carico di richieste per l'apertura di nuove cave o ampliamento di quelle esistenti per il reperimento del materiale necessario.*	\	Non si procederà ad aprire nuove cave né ad estendere la superfice di quelle esistenti.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RV009	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*5. In merito alle precauzioni generali da attuare per ridurre la produzione e il sollevamento delle polveri, si preveda che vengano operate:* *- la bagnatura periodica delle aree di movimentazione materiale e dei cumuli;* *- la periodica pulizia delle strade pubbliche interessate dalla viabilità di cantiere da valutare in accordo con le Amministrazioni locali;* *- la copertura dei mezzi pesanti adibiti al trasporto di inerti ;* *- la limitazione della velocità dei mezzi all'interno dei cantieri: tale velocità non dovrà superare i 30 km/h;* *- lavaggio delle ruote dei mezzi in uscita dal cantiere;* *- installazione di dispositivi antiparticolato sui mezzi operanti all'interno del cantiere e l'uso di veicoli omologati Euro 4/ Stage IIIB;* *- bagnatura delle piste di cantiere, con frequenza da adattare alle condizioni operative e meteorologiche;* *- informare le maestranze delle prescrizioni impartite al fini di ridurre al minimo le dispersioni polverulenti.* *Nel caso fossero segnalate lamentele nel corso dei lavori o in base ad eventuali criticità risultanti dalle misure di monitoraggio, si dovrà tempestivamente intervenire per ridurre le emissioni, anche ricorrendo a una intensificazione delle misure mitigative, quali ad esempio le barriere antipolvere, e la frequenza della bagnatura delle aree non asfaltate.*	\	Si provvederà a quanto richiesto.	SI
RV010	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*6. Relativamente ai cantieri logistici ed operativi per lo scarico delle acque nere si prescrive dove possibile l'allaccio alla fognatura pubblica o in subordine la realizzazione di un impianto di depurazione.*	\	Si provvederà a quanto richiesto.	SI
RV011	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*7. Si prescrive vengano rispettate le distanze di rispetto tra le aree di cantiere e i pozzi di approvvigionamento idrico degli acquedotti comunali o in alternativa vengano realizzati a cura del proponente nuovi pozzi in accordo con il gestore del servizio pubblico del ciclo integrato dell'acqua;*	\	Si provvederà a quanto richiesto.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RV012	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*8. Si prescrive che durante tutto il periodo di esecuzione dei lavori siano predisposte le necessarie precauzioni per garantire il regolare deflusso delle acque nelle aree di cantiere prevedendo anche il caso di eventi metereologici importanti.*	\	Si provvederà a quanto richiesto.	SI
RV013	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*9. In riferimento ai rifiuti prodotti, si ritiene necessario prescrivere che prima dell'inizio delle attività vengano definiti con maggior dettaglio i seguenti aspetti: - tipologia e quantitativi o luoghi, modalità e tempi del loro stoccaggio; - individuazione dei soggetti responsabili della gestione e avvio a smaltimento o recupero dei rifiuti; - la destinazione finale di tutti i tipi di materiali rimossi.*	\	Si provvederà a quanto richiesto.	SI
RV014	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*10. Dovranno essere garantiti nel periodo di cantiere sia la continuità della viabilità poderale sia l'accesso ai fondi, dovranno essere previsti passaggi di adeguate dimensioni integrati nella stessa infrastruttura per favorire la continuità dell'attività agricola e del sistema idraulico (irriguo e di colo).*	\	Si provvederà a quanto richiesto.	SI
RV015	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*11. Durante l'esecuzione dei lavori dovranno essere attuate tutte le attenzioni al fine di evitare dispersioni di calcestruzzo, fango bentonico, idrocarburi, oli e reflui civili. Si dovrà porre la massima attenzione nello smaltimento delle acque provenienti da lavorazioni, lavaggio di materiali inerti prodotti negli impianti di frantumazione e selezione, lavaggio di automezzi. Cemento, calce, intonaci ed altri materiali da cantiere allo stato solido polverulento dovranno essere stoccati in sili e movimentati mediante trasporti pneumatici presidiati da opportuni filtri del tipo previsti dal costruttore e nel rispetto del piano di manutenzione previsto dallo stesso. I filtri dovranno essere dotati di sistemi di controllo dell'efficienza (pressostati con dispositivo d'allarme).*	\	Si provvederà a quanto richiesto.	SI
RV016	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*12. Per quanto riguarda le opere che intercettano la falda, specialmente nel contesto idrografico relativo al Laghetto del Frassino, siano adottati opportuni accorgimenti atti ad evitare l'interruzione del flusso di falda e la contaminazione della medesima.*	\	Si provvederà a quanto richiesto. Si vedano anche i punti PE06, PE35, VE07.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RV017	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*13. Venga limitato il transito dei mezzi pesanti nei centri abitati, provvedendo per quanto possibile alla realizzazione di piste operative per la viabilità di cantiere parallele al tracciato. In fase di progettazione esecutiva sia valutata l'idoneità delle strade in accordo con le Amministrazioni locali.*	\	Si provvederà a quanto richiesto.	SI
RV018	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*a. In accordo con la Amministrazione locale ed il Rettore del Santuario della Madonna del Frassino, durante e dopo l'esecuzione dei lavori dovrà essere garantita l'accessibilità al luogo di culto con adeguate vie d'accesso e idonee aree di sosta.*	Per la valorizzazione vedi punto PE26	Si provvederà a quanto richiesto. Si rimanda al punto PE26.	SI
RV019	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*b. I lavori dovranno essere eseguiti recintando preventivamente il cantiere con opportuno mascheramento, decorativo e possibilmente fonoassorbente, tale da preservare il Santuario nel suo particolare valore spirituale ed artistico.*	\	Si provvederà a quanto richiesto. Si rimanda al punto PE04.	SI Già Previsto
RV020	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*c. Preventivamente all'esecuzione dei lavori si dovrà provvedere al consolidamento statico del Santuario della Madonna del Frassino e delle sue decorazioni pittoriche di più alta espressione artistica.*	in elaborazione	Si provvederà a quanto richiesto.	SI
RV021	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*d. Che sia realizzato a Sud del Santuario adiacente al cimitero un parcheggio con un adeguato numero di posti auto.*	\	Quanto richiesto è già previsto in progetto (parcheggio da 32 posti auto lungo la viabilità verso il santuario). Inoltre sis egnala la recente realizzazione dell'ampio parcheggio in adiecenza al cimitero.	SI già previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RV022	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*e. La ricomposizione, ad alto valore paesistico ambientale, dell'estradosso della galleria artificiale in corrispondenza del Santuario della Madonna del Frassino dovrà essere concordata con il Rettore del Santuario stesso.*	\	Si provvederà a quanto richiesto compatibilmente con i vincoli ferroviari.	SI
RV023	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*f. Durante l'esecuzione dei lavori e in esercizio della nuova ferrovia AC/AV si dovrà provvedere al monitoraggio strutturale del Santuario anche per le parti decorative.*	in elaborazione	Si provvederà a quanto richiesto.	SI
RV024	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*g. La società dovrà provvedere al finanziamento del restauro delle opere pittoriche della facciata del Santuario della Madonna del Frassino, su progettazione fornita dalla Soprintendenza competente per il territorio.*	in elaborazione	Si provvederà al consolidamento della pellicola pittorica ad affresco.	SI parziale
RV025	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*15. In fase di progettazione esecutiva, sia garantito lo sviluppo delle altre infrastrutture di linea previste in affiancamento dell'alta velocità; in particolare la progettazione esecutiva della tratta e delle opere accessorie dovrà garantire la fattibilità della Si.Ta.Ve. (progetto con parere favorevole CTVIA n. 473/2010) [...].*	\	Vedi punto RV04 ed inoltre i punti SO61, SN02, SN65, CS07, CS43, CS44.	NO
RV026	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*15. In fase di progettazione esecutiva, sia garantito lo sviluppo delle altre infrastrutture di linea previste in affiancamento dell'alta velocità; in particolare la progettazione esecutiva della tratta e delle opere accessorie dovrà garantire [...] futuri interventi di ampliamento dell'autostrada A4.*	\	Il progetto sarà concordato con il gestore autostradale.	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RV027	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*16. Prima dell'inizio dei lavori di demolizione dello stabilimento ANCAP, dovrà essere stipulato un accordo di programma tra General Contractor, RFI, i Comuni, Regione Veneto e proprietà, in variante al vigente Piano di Assetto del Territorio e Piano degli Interventi e senza incidenza sui dimensionamento della stesso, anche in relativamente al consumo di Superficie Agraria Utile (SAU), in aree idonee anche in relazione alle linee di sviluppo insediativo delineate dai Comuni, prevedendo le opportune compensazioni economiche, la necessaria dotazione di aree a standard urbanistici, i relativi interventi/adeguamenti viabilistici e le necessarie e conseguenti compensazioni connesse alla traslazione dell'azienda. In tal caso la nuova linea di produzione, il fabbricato e le relative pertinenze dovranno essere funzionanti garantendo ogni parte del processo produttivo e di commercializzazione dei prodotti, prima della dismissione delle sede esistente.*	Valorizzazione già effettuata in SO14	Vedi punto RV02 ed inoltre i punti VE16, SO14, SN01, SN30, PV04.	SI
RV028	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*17. Le pile del viadotto Mincio che interessano l'alveo attivo appaiono in allineamento a quelle del ponte dell'autostrada esistente a monte e comunque rispettano il limite minimo della luce fissato a 40 m dalle Norme Tecniche per le costruzioni (DM Infrastrutture 14.01.2008) art. 5.2.1.2. Per tali pile dovranno essere analizzate tutte le problematiche legate alla compatibilità idraulica la quale dovrà essere soddisfatta verificando l'eventuale alterazione delle dinamiche fluviali derivanti dalla loro azione congiunta alle citate pile del ponte autostradale. Le fondazioni di tali pile e le relative opere di protezione dovranno essere tali da non interferire in alcun modo con l'andamento dei flussi e del trasporto solido del fiume.*	Valorizzazione al punto AB02	Vedi punto AB02.	SI
RV029	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*18. In riferimento ai cavalcaferrovia di progetto, al confine tra i Comuni di Sona e Sommacampagna, si prescrive, alla luce delle osservazioni poste dai Comuni interessati, di modificare il progetto definitivo con la previsione di eliminare il cavalca ferrovia di via De Amicis e di sostituire il cavalca ferrovia di via Rampa con la realizzazione di un nuovo sottopasso.*	Valorizzazione al punto SN29	Non è possibile sostituire il cavalcavia di via rampa con sottopasso per la presenza dell'interconnessione a quota -7 da p.c. e della linea storica (vedi punto SO22). Si provvederà ad eliminare al cavalcavia di Via De Amicis come indicato al punto SN29. Si vedano inoltre i punti SN28, SO23, PV05.	SI parziale
RV030	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*Per un idoneo collegamento tra i centri abitati a sud della linea ferroviaria si prescrive il riutilizzo della prevista pista di cantiere bitumata a sud della linea ferrovia nel tratto compreso tra via Canova e la SP Morenica in Comune di Sommacampagna*	Valorizzazione al punto SO15	Vedi controdeduzioni di cui ai punti SO01, SO07, SO15, SN81.	SI parziale

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RV031	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*Al fine di realizzare un adeguato collegamento tra via Canova e la SP Morenica il proponente dovrà farsi carico delle seguenti opere:* *- innesto con rotatoria di via Canova allo svincolo della tangenziale;*	Valorizzazione al punto SO25	Vedi puntI SO25 e SN81.	SI
RV032	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*-realizzazione di una rotatoria all'incontro tra via Canova e via Cason;*	Valorizzazione al punto SO25	Vedi punti SO25, SN81 e VR01.	SI
RV033	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*-allargamento di via Canova;*	Valorizzazione ai punti SO25 e VR01	Vedi punti SO25, SO47, SN81, PV06 e VR01.	SI
RV034	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*-collegamento dall'incrocio tra via Canova e via Cason sino alla pista di cantiere bitumata;*	€ 159.000	Quanto richiesto verrà realizzato come indicato anche al punto SN81	SI
RV035	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*-adeguamento della pista di cantiere bitumata, affinché a fine lavori risulti idonea all'uso viabilistico;*	\	Si rimanda alle controdeduzioni SO01, SO07 e SO15, SN81.	SI parziale

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RV036	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*-adeguamento della pista di cantiere bitumata, affinché risulti compatibile con la futura realizzazione della Si.Ta.Ve;*	\	Si veda RV025 e SN81.	NO
RV037	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*-cessione della nuova viabilità a favore della Provincia di Verona;*	\	Si rimanda ai punti RV035 e SN81.	NO
RV038	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*-collegamento della pista bitumata alla SP Morenica secondo il progetto della Si.Ta.Ve.*	\	Si rimanda ai punti RV035, SN81 e RV025.	NO
RV039	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*19. La progettazione esecutiva dovrà tenere conto degli effettivi e vigenti vincoli, desumibili dagli elaborati dei piani urbanistici dei Comuni interessati dall'opera infrastrutturale e dalla sua cantierizzazione.*	\	Si terrà conto di quanto segnalato in fase esecutiva.	SI
RV040	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*20. Le sistemazioni delle aree sovrastanti le gallerie dovranno essere concordate con le Amministrazioni Comunali.*	\	Il sedime ferroviario in corrispondenza delle gallerie artificiali rimarrà di proprietà di RFI e non potrà essere piantumato né adibito ad uso pubblico.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RV041	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*21. In riferimento alle possibili interferenze con la rete idraulica gestita dal Consorzio di Bonifica Veronese, siano garantite tutte le opere di ripristino del corretto deflusso dei corsi d'acqua naturali del buon funzionamento delle opere irrigue. Dovrà inoltre essere limitata al minimo la costruzione di attraversamenti ferroviari sifonati o parzialmente sifonati.*	\	Si rimanda a quanto indicato ai punti BV02 e BV03.	SI
RV042	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*22. In merito alle possibili interferenze con i sottoservizi, non considerate nella stesura del progetto definitivo, si prescrive che prima dell'approvazione del progetto esecutivo vengano richiesti i pareri degli Enti erogatori dei servizi.*	\	Si provvederà a quanto richiesto	SI Già Previsto
RV043	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*23. Per quanto concerne lo smaltimento delle acque meteoriche, si prescrive che la quota di posa dei pozzi perdenti per la dispersione delle acque meteoriche sia scelta dopo un'opportuna valutazione atta a definire l'estensione dello strato superficiale del sottosuolo idoneo a ricevere le acque meteoriche di dilavamento, al fine di garantire un'adeguata protezione delle acque sotterranee, come previsto nel Piano di Tutela delle Acque.*	\	Si provvederà a quanto richiesto	SI Già Previsto
RV044	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*24. Si ritiene necessario un monitoraggio acustico post operam da effettuarsi entro tre mesi dall'entrata in esercizio dell'infrastruttura al fine di verificare il rispetto dei limiti di rumore e consentire di individuare e dimensionare eventuali misure di mitigazione acustica che fossero necessarie. Il programma di monitoraggio acustico post operam dovrà indicare localizzazione e modalità delle misure di rumore ed essere inviato ad ARPA ed ai Comuni interessati per le valutazioni di adeguatezza. Al termine del monitoraggio dovrà essere predisposta una relazione sugli esiti del monitoraggio riportante i livelli di rumore rilevati, la valutazione circa la conformità ai limiti e l'indicazione delle eventuali misure di mitigazione acustica che a seguito del monitoraggio fossero necessarie nonché dei tempi della loro attuazione.*	Valorizzazione al punto RL273	Quanto richiesto, per quanto non già incluso nel PMA, sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE. Si vedano anche i punti RL201, RL207, RL208, RL212, RL272, RL273, RL276.	SI
RV045	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*25. Per quanto riguarda gli aspetti relativi al disturbo da vibrazioni per gli occupanti gli edifici il criterio fondamentale da considerare per un adeguata protezione dei residenti negli edifici è quello della soglia di percezione che non deve essere superata in occasione di nessun passaggio di treni. Adeguate misure di contenimento delle vibrazioni, ove necessario, andranno realizzate per evitare di superare la soglia di percezione. Dovrà essere effettuata una costante manutenzione dell'armamento al fine di evitare che fenomeni di usura e degrado producano incrementi significativi delle vibrazioni ai recettori con superamenti delle soglie di percezione.*	\	Si vedano i punti RL202, RL374, RL375, VE14.	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RV046	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*26. Gli interventi di mitigazione e ripristino ambientale dovranno essere preventivamente concordati con le Amministrazioni comunali interessate prevedendo e garantendo un'adeguata manutenzione nel tempo.*	\	Il proponente è disponibile a concordare gli interventi di ripristino con le Ammnistrazioni interessate. Per quanto riguarda la manutenzione, premesso che sarà oggetto di apposita convenzione da stipularsi con l'Amministrazione, è ragionevole ipotizzare che sarà in carico all'ente proprietario della strada. Vedi anche RL387.	SI
RV047	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*27. Si raccomanda, per quanto riguarda le modalità e i criteri di esproprio, di considerare la sentenza della Corte costituzionale del 16 giugno 2011 n. 181, in base alla quale le procedure di esproprio devono considerare criteri di indennità basati sui requisiti specifici del bene e sul reale valore commerciale dello stesso. Nell'ambito della definizione degli indennizzi per i terreni interessati da occupazioni temporanee (cantieri, piste ecc.) si prescrive la necessità di porre la massima attenzione a quelle aziende agricole la cui percentuale di terreno espropriato o occupato temporaneamente, sia potenzialmente in grado di minarne il bilancio economico. Dovranno essere valutati e indennizzati gli impatti indotti sulle aziende agricole interessate dalle opere in progetto, con particolare riferimento alla ricomposizione delle proprietà frammentate, alla difesa della produzione ed alla valorizzazione economico-agraria del comprensorio.*	\	Si rimanda ai punti RL033, RL190, RL412.	SI
RV048	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*28. Al fine di tutelare le numerose aziende agricole direttamente e/o indirettamente coinvolte dal tracciato AV/AC, per uniformare le procedure espropriative ed i compensi e per dare uguaglianza di trattamento e certezza dei pagamenti si raccomanda la sottoscrizione di un Protocollo d'Intesa fra Regione Veneto, RFI spa, Cepav Due e Organizzazione Professionali Agricole (Coldiretti, Unione Agricoltori, COPAGRI, ACLI e CIA) con il reciproco impegno di attivare tutte le iniziative ritenute opportune alla tutela di tali attività e di pervenire prioritariamente alla risoluzione delle situazioni di maggior criticità.*	Valorizzazione valutata al punto RL033	Si provvederà a quanto richiesto.	SI
RV049	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*29. Dovranno essere quantificate le aree arboree/arbustive che verranno eliminate per la realizzazione del progetto ed eseguiti gli interventi di nuovi impianti compensativi, dovranno essere identificati siepi e filari arborei da sopprimere temporaneamente in fase di cantierizzazione e a lavori terminati, il Proponente dovrà farsi carico della loro ricostruzione, rispettando le ubicazioni originarie. Le essenze arboree ed arbustive di nuovo impianto, dovranno essere autoctone e rispettare la normativa di settore e le norme comunali. Venga garantito il ripristino allo stato originale le aree di cantiere e quelle occupate o impegnate a vario titolo. Le attività dovranno essere concordate con le Amministrazioni locali.*	\	Si provvederà a quanto richiesto. Si rimanda anche ai punti RL038 e RL414.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RV050	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*30. Il ripristino dei luoghi rappresenti l'occasione di un'ampia riqualificazione degli ambiti interessati dall'infrastruttura, da perseguire anche mediante recupero, ove possibile, delle aree di cantiere e il riuso delle piste di cantiere e riqualificazione della viabilità esistente di concerto con le Amministrazioni locali interessate.*	\	Le aree occupate temporaneamente saranno restituite all'uso precedente (generalmente agricolo) e dunque di norma non potranno essere rivegetate. Gli interventi a verde che si eseguiranno saranno quelli definiti in progetto, quelli puntualmente prescritti dal CIPE e gli interventi compensativi in relazione agli abbattimenti inevitabili. Si vedano anche i punti RL438 e RL472.	SI
RV051	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*31. Si prescrive che, prima della progettazione esecutiva, si sottoscriva un accordo specifico tra il Ministero delle Infrastrutture, RFI ed ogni concessionaria autostradale interessata dall'opera per la definizione della compatibilizzazione dell'opera ferroviaria rispetto alla rete autostradale in esercizio e alla definizione della competenza relativa alla gestione e manutenzione ordinaria e straordinaria dei manufatti comuni e aree intercluse.*	\	a cura RFI. Si veda anche RL068 e RL069.	RFI
RV052	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*32. Si prescrive che la manutenzione ordinaria e straordinaria dei sistemi di sicurezza (parapetti, barriere guardrail, reti, ecc.), degli appoggi, dei giunti, delle impermeabilizzazioni, delle strutture (pile, spalle, impalcati da ponte, muri andatori o di continuità, ecc.), dell'impiantistica elettrica (illuminazione, pompaggi, semaforica, ecc.) realizzati dal proponente siano a totale carico del proponente stesso.*	\	a cura RFI. Si veda anche RL071.	RFI
RV053	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*33. In riferimento di quanto già prescritto con DGR n. 2810 del 18/09/2003 in merito al progetto preliminare, in fase di progettazione esecutiva si dovrà redigere il piano di sicurezza per rischi rilevanti connessi alle attività di cantiere e di esercizio in corrispondenza delle industrie a rischio di incidente rilevante.*	\	Si precisa che per le industrie a Rischio di Incidente Rilevante è prevista la redazione di specifiche misure di emergenza in fase di progettazione esecutiva. Si vedano anche i punti CS30, CS68 e RL423.	SI
RV054	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*34. Relativamente ad eventuali sottrazioni di superfici boscate, sottoposte a vincolo forestale, siano individuati opportune misure compensative ai sensi della normativa regionale vigente.*	\	Si provvederà a quanto richiesto.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RV055	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*35. Siano evitati lavori di cantiere nelle ore notturne in prossimità degli edifici abitati e nelle zone residenziali; qualora, per motivate ragioni di carattere tecnico, dovesse essere necessario prolungare i lavori nelle ore notturne, dovrà essere acquisita apposita concessione da parte delle autorità competenti e dovrà essere data evidenza pubblica di tale eccezione.*	\	Si provvederà a quanto richiesto. Vedi anche SO63.	SI
RV056	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*36. I progetti illuminotecnici di tutti gli impianti di illuminazione esterna siano redatti secondo quanto previsto dalla Legge Regionale 7 agosto 2009, n. 17 e dalle norme tecniche di settore e che siano sottoposti a parere preventivo di ARPAV.*	\	Si provvederà a quanto richiesto. Vedi anche VR06.	SI
RV057	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*37. Inviare ad ARPAV i risultati delle indagini in formato elettronico come indicato alla pagina "terre e rocce da scavo" del sito internet ARPAV.*	\	I risultati delle indagini saranno gestiti secondo la normativa vigente. Vedi anche PE41.	SI condizionato
RV058	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*38. Concordare con ARPAV le modalità per la stabilizzazione a calce delle terre così come previsto dall'all. 3 del DM 161.*	\	La stabilizzazione a calce sarà effettuata in conformità alla normativa vigente.	SI condizionato
RV059	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*39. Mantenere un sistema di tracciabilità delle terre all'interno dei cantieri che consenta di seguire i percorsi delle terre collegando origine-destinazione, che possa essere consultato in qualsiasi momento dall'Autorità di controllo.*	\	La tracciabilità delle terre sarà realizzata in conformità alla normativa vigente.	SI condizionato

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RV060	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*40. I successivi livelli di progettazione esecutiva siano subordinati all'ottemperanza della procedura di Valutazione di Incidenza, di cui all'art. 5 del D.P.R. 357/97 e s.m.i., in caso di variazioni progettuali, tecniche, realizzative ed operative rispetto al progetto in argomento;*	\	Premesso che maggiori approfondimenti sugli studi di incidenza ambientale sono stati oggetto di integrazioni predisposte de Cepav due e trasmesse al Ministero dell'Ambiente a seguito della richiesta di cui alla lettera CTVA-2014-0004376 del 23/12/2014, si provvederà a quanto richiesto. Vedi anche RV001.	SI
RV061	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*41. Gli effetti, diretti ed indiretti, conseguenti agli interventi per la realizzazione del tracciato in argomento (comprese le opere accessorie e complementari), e la relativa fase di esercizio, non coinvolgano habitat, habitat di specie e specie tutelate dalle Direttive comunitarie 92/43/Cee e 09/147/Ce di cui è nota la presenza, anche in riferimento alle più recenti conoscenze scientifiche disponibili;*	\	Si rimanda al punto RV060.	SI
RV062	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*42. Gli interventi identificabili con "mitigazioni" e "compensazioni" risultano ammissibili solamente se rispettano gli obblighi fissati dall'art. 6 (4) della Direttiva 92/43/Cee e altresì non possono derivare dall'applicazione dei medesimi obblighi per altri piani, progetti e interventi precedentemente autorizzati;*	\	Si rimanda al punto RV060.	SI
RV063	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*43. Gli interventi identificabili con "precauzioni" sono attuabili nel caso in cui non determinino, anche indirettamente, incidenze significative negative nei confronti degli elementi tutelati del sito Natura 2000 in argomento;*	\	Si rimanda al punto RV060.	SI
RV064	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*44. L'Autorità regionale per la Valutazione di Incidenza sia informata in merito alla fase attuativa dell'opera (comunicandone il crono programma, e relativi aggiornamenti, e l'avvio e conclusione delle singole fase operative) e in merito agli esiti del monitoraggio ambientale s.l.;*	\	Si provvederà secondo quanto previsto dalla normativa vigente.	SI condizionato

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RV065	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*45. Il monitoraggio degli 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, sia rispondente ai requisiti fissati nell'allegato A alla D.G.R. 2299/2014 (par. 2.1.3) e sia esteso a tutte le aree interessate dagli interventi in argomento (individuando opportunamente le 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").*	\	Si rimanda al punto RV060.	SI
RV066	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*In merito al Piano di Monitoraggio Ambientale (prescrizioni ARPAV)* *46. Le misure di post operam per le varie componenti (post esercizio, per il rumore) vanno eseguite con il sistema ferroviario a regime.*	\	Quanto richiesto è già previsto dal PMA. Vedi anche RL294.	SI già previsto
RV067	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*47. Vengano aggiornate le informazioni territoriali così da consentire la corretta individuazione di ricettori/aree impattati e la conseguente idoneità dei siti selezionati per il monitoraggio.*	\	Si provvederà a quanto richiesto in fase di aggiornamento del PMA a seguito della revisione prevista a seguito delle prescrizioni CIPE. Vedi anche RL206.	SI
RV068	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*48. Le modalità di esecuzione del piano di monitoraggio devono essere rese omogenee su l'intera tratta in progetto.*	\	Si provvederà a quanto richiesto.	SI
RV069	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*49. Dovranno essere stabilite la modalità di individuazione delle criticità, in particolare dovranno essere definiti degli indicatori e le relative soglie di attenzione e di intervento, i tempi di segnalazione, le azioni da intraprendere, ecc.*	\	Si provvederà a quanto richiesto. Si vedano anche i punti RL209, RL225, RL241, RL256, RL276.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RV070	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*50. Nel piano di monitoraggio e controllo devono essere chiaramente definite le seguenti specifiche di monitoraggio e controllo:* *a) contenuti dei report di misura;* *b) flussi informativi per la trasmissione degli esiti delle misure;* *c) flussi informativi per la programmazione degli interventi di monitoraggio;* *d) indicatori (a integrazione dei rimandi normativi) specifici per l'individuazione di potenziali criticità ambientali;* *e) formati degli elaborati elettronici adeguati al loro inserimento nel sistema informativo dell'autorità ambientale individuata per il supporto tecnico.*	\	Per qunato non già previto si provvederà a quanto richiesto.	SI
RV071	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*Componente campi elettromagnetici* *51. Il PMA va aggiornato con il seguente riferimento normativo: Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare 29.05.08 "Approvazione delle procedure di misura e valutazione dell'induzione magnetica".*	\	Si provvederà a quanto richiesto. Vedi anche RL291.	SI
RV072	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*52. Le misure di induzione magnetica ai sensi del DPCM 08.07.03 e del DM 29.05.08, orientate alla verifica del valore di attenzione e del rispetto dell'obiettivo di qualità, devono essere espresse in termini di mediana sulle 24 ore.*	Valorizzazione al punto RL293	Si provvederà a quanto richiesto. Vedi anche RL293	SI
RV073	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*53. Si deve prevedere la misura dell'induzione magnetica sui due ricettori DDR1 e DDR2, poiché, ancorché esterni alla DPA della futura Linea Primaria a 132 kV, sono ad essa prossimi e interessati già oggi da un elettrodotto interferente (misure di 24 ore in post operam e ante operam).*	\	L'ubicazione delle postazioni di misura, come richiesto da Regione Lombardia, sarà riesaminata con ARPA.	SI condizionato

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RV074	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*Componente rumore* *54. Le criticità acustiche che si possono creare durante la fase cantieristica sono gestite all'interno di procedure di emergenza all'uopo sviluppate; d'altro canto il monitoraggio ambientale secondo PMA, nel corso d'opera, ha proprio la finalità di dare indicazione di potenziali criticità in essere e la flessibilità con cui esso è previsto, in prospettiva di seguire più possibile da vicino eventi rumorosi in atto, ne rimarca tale carattere. Deve essere sviluppato un collegamento operativo tra procedure di emergenza e PMA, affinché gli esiti del PMA trovino adeguato riscontro nella gestione del cantiere.*	\	Si provvederà a quanto richiesto. Vedi anche RL276.	SI
RV075	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*55. I limiti di rumorosità per la nuova linea AV/AC sono contenuti nel DPR n. 459/98, che prevede anche la condizione di nuova infrastruttura in affiancamento ad altra già esistente, situazione che si rinviene anche per l'opera in esame. La caratterizzazione dei limiti cui sono soggetti i ricettori del PMA deve essere analizzata in dettaglio, e considerare anche la problematica della concorsualità con altre infrastrutture stradali presenti nel territorio (afferenti per i limiti di rumorosità al DPR n. 142/2004), secondo le specifiche fornite dal DM 29.11.00. A tal proposito va ricordata la generalizzazione della formula di ripartizione dei limiti di immissione in presenza di infrastrutture lineari di trasporto concorrenti che Italferr ha elaborato nell'ambito di precedenti procedimenti (tra i quali la già citata realizzazione della linea ad AV/AC Padova – Mestre), rispetto a quanto riportato nell'allegato 4 del suddetto DM 29.11.00.*	\	Si provvederà a quanto richiesto.	SI Già Previsto
RV076	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*Componente atmosfera* *56. Si ritiene necessario prevedere campagne di monitoraggio in fase ante operam e post operam di durata pari a 30 giorni (anziché 15). In fase di corso d'opera il monitoraggio dovrà avere su tutti i punti frequenza trimestrale ed essere eseguito in concomitanza alle attività più impattanti dal punto di vista dell'emissione delle polveri.*	Valorizzazione al punto RL220	Poiché non sono attese interferenze sulla compomnte atmosfera generate dall'esercizio ferroviario il PMA non prevede per tale componnente la fase post operam, conseguentemente l'osservazione non può essere accolta. Per quanto riguarda la frequenza di corso d'opera, questa sarà recepita nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE. Vedi anche RL220 e RL219.	SI parziale
RV077	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*Componente Acque superficiali* *57. Prima della predisposizione del PMA esecutivo, dovranno essere individuati e descritti i corsi d'acqua che saranno interessati da prelievi o scarichi legati alle attività di cantiere, con specifico riferimento alla presenza di acqua nei vari periodi dell'anno, alle portate medie e ai periodi di piena e di magra. Queste informazioni consentiranno di impostare e programmare adeguatamente in monitoraggio. Si ricorda che scarichi e captazioni vanno autorizzati dalle Autorità competenti, secondo la normativa vigente. Il monitoraggio dovrà pertanto tener conto di eventuali prescrizioni contenute nei relativi atti autorizzativi.*	\	Si provvederà a quanto richiesto. Si veda anche RL228 e RL229.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RV078	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*58. I piani di monitoraggio devono prevedere anche il controllo delle sostanze presenti nelle schede tecniche relative ai materiali presenti nelle lavorazioni e che possono venire dilavate.*	Valorizzazione compresa nel punto RL239	Modifiche al set di parametri saranno valutate nell'ambito del riesame del PMA che, come richiesto da Regione Lombardia, sarà effettuato con ARPA.	SI condizionato
RV079	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*59. In generale i punti di monitoraggio devono essere più prossimi possibile al tracciato dell'opera cosi da limitare le eventuali interferenze derivanti da altre fonti di pressione.*	\	Si terrà conto di quanto richiesto in fase di confronto con ARPA.	SI
RV080	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*60. Per tutti i corsi d'acqua naturali ed artificiali con substrato non cementato nonché per i fontanili, il monitoraggio dovrà interessare anche le comunità macrobentonica, diatomica e macrofitica, secondo quanto previsto dal D.M. 260/2010.*	Valorizzazione al punto RL232	Si provvederà a quanto richiesto. Vedi punto RL232.	SI
RV081	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*61. La strumentazione, le modalità di campionamento e le analisi dovranno essere conformi alle norme di qualità vigenti; i laboratori di analisi dovranno essere accreditati.*	\	Si provvederà a quanto richiesto. Si vedano anche i punti RL234 e RL246.	SI
RV082	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*62. Gli strumenti di campo dovranno essere periodicamente tarati ed i certificati dovranno essere resi disponibili.*	\	Si provvederà a quanto richiesto. Vedi anche RL235.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RV083	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*63. Si ritiene necessario estendere il monitoraggio anche alla fase Post Operam, effettuando 2 misure rappresentative delle diverse condizioni stagionali, al fine di verificare il ripristino delle condizioni ecologiche dei corsi d'acqua.*	Valorizzazione al punto RL238	In fase di revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE, quanto richiesto sarà recepito limitatatmente alle postazioni per le quali alla fine del corso d'opera si sarà rilevata una alterazione riconducibile anche parzialmente alla costruzione della linea AV. Vedi anche RL238.	SI
RV084	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*Data la specificità del sito Laghetto del Frassino, si sottolinea l'importanza di :* *64. Tenere in considerazione i possibili effetti negativi dovuti alla vicinanza delle seguenti opere:* *- Cantiere Operativo L.5.0.1* *- Area Tecnica Stoccaggio L.5.A.T.8* *- Area Tecnica Stoccaggio L.5.S.T.18* *- Area Tecnica Stoccaggio L.5.S.T.19*	\	Si provvederà a quanto richiesto.	SI
RV085	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*65. Prevedere un punto di monitoraggio nell'emissario del lago.*	\	L'ubicazione delle postazioni di misura, come richiesto da Regione Lombardia, sarà riesaminata con ARPA nell'ambito della revisione del PMA a seguito delle prescrizioni CIPE.	SI condizionato
RV086	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*66. Quando il cantiere è operativo nel raggio di 1 km dal recettore (Frassino) prevedere un monitoraggio con una frequenza di 1 volta al mese per i soli parametri metalli pesanti e idrocarburi totali.*	Valorizzazione compresa nel punto RL239	Modifiche a metodiche e set di parametri saranno valutate nell'ambito del riesame del PMA che, come richiesto da Regione Lombardia, sarà effettuato con ARPA.	SI condizionato
RV087	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*67. Riguardo al fiume Mincio ed al fiume Tione si ritiene che, quando il cantiere è operativo nel raggio di 1 km dal recettore, il monitoraggio debba avvenire con una frequenza di 1 volta al mese per i soli parametri metalli pesanti e idrocarburi totali.*	Valorizzazione compresa nel punto RL239	Modifiche a metodiche e set di parametri saranno valutate nell'ambito del riesame del PMA che, come richiesto da Regione Lombardia, sarà effettuato con ARPA.	SI condizionato

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RV088	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*Componente Acque sotterranee* *68. Si reputa opportuno valutare l'integrazione del set di analisi proposto con i seguenti parametri: Clorurati, Fluoruri, e fitofarmaci, normati secondo allegato V parte IV della 152/2006, nel caso in cui ne sia previsto l'utilizzo per le lavorazioni o la manutenzione della linea in fase di esercizio.*	Valorizzazione compresa nel punto RL251	Modifiche a metodiche e set di parametri saranno valutate nell'ambito del riesame del PMA che, come richiesto da Regione Lombardia, sarà effettuato con ARPA.	SI condizionato
RV089	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*69. Si raccomanda che la misura del livello statico sia espressa nella duplice notazione in m da p.c. e in m s.l.m. Per ciascuna coppia di punti a monte e valle idrogeologico rispetto alle opere il monitoraggio dovrà essere effettuato nello stesso giorno.*	\	Si provvederà a quanto richiesto. Vedi anche RL247.	SI
RV090	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*70. I punti di monitoraggio dovranno essere localizzati per coppie monte-valle idrogeologico nelle aree in cui le attività di cantierizzazione e costruzione dell'opera andranno ad interferire con la falda (ad es. scavi di gallerie o trincee, opere di fondazione, iniezioni in profondità mediante jet grouting, aree di cava, aree di lavorazione e stoccaggio di materiali potenzialmente inquinanti, etc), tenendo conto della direzione di flusso principale e di eventuali situazioni locali (es. falde sospese) emerse in fase progettuale e confermate in fase di AO.*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE. Vedi anche RL250.	SI
RV091	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*71. Nel caso in cui saranno utilizzati per il monitoraggio piezometri o pozzi già esistenti, sarà necessario acquisire informazioni in merito alle caratteristiche tecniche, stratigrafiche e funzionali degli stessi. In tal caso, nella fase di censimento, sarà necessario contattare gli enti gestori dei punti di captazione stessi.*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE. Vedi anche RL252	SI
RV092	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*72. Tutti i piezometri di nuova realizzazione dovranno essere spinti almeno fino alla prima falda ed essere muniti, per l'intera lunghezza di porzione satura, di tubazione microfessurata. Per il corretto posizionamento dei tratti fessurati si considerino le fluttuazioni stagionali della falda.*	\	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE. Vedi anche RL253.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RV093	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*73. Si valuti la possibilità di realizzare piezometri con misuratori in continuo del livello di falda in prossimità di eventuali fontanili di rilevanza ambientale, al fine di rilevare eventuali variazioni potenzialmente responsabili di prosciugamenti delle polle.*	Valorizzazione al punto RL254	Quanto richiesto sarà recepito nella prevista revisione del PMA per il recepimento delle prescrizioni CIPE. Si veda anche RL254.	SI
RV094	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*74. Il monitoraggio dovrà estendersi anche ai pozzi ad uso idropotabile concordando con il gestore modalità e frequenze di controllo.*	\	Quando possibile il monitoraggio potrà utilizzare i pozzi per uso idropotabile esistenti.	SI
RV095	Regione Veneto	Castelnuovo	96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*PRESCRIZIONI PUNTUALI* *Comune di Castelnuovo del Garda* *75. In fase di progettazione esecutiva, la realizzazione del cavalcaferrovia sulla SP27 dovrà essere compatibile con la fattibilità della Si.Ta.Ve.*	\	Il progetto preliminare delle Tangenziali Venete citato non è stato ancora approvato e pertanto non sarà preso in considerazione nella progettazione della linea AV/AC.	NO
RV096	Regione Veneto	Castelnuovo	96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*76. Sia previsto lo spostamento del sottopasso di Via Mantovana, presso il Comune di Castelnuovo, e delle relative rampe ovvero, qualora la realizzazione delle nuove opere interferiscano con l'isola ecologica, sia prevista la sua ricostruzione, a spese del proponente. In alternativa sia valutata, in accordo con il Comune, il semplice prolungamento del sottopasso esistente.*	Valorizzazione al punto CS10	Con riferimento all'isola ecologica, si fa presente che lo spostamento verso ovest del sottopasso di progetto come indicato all'osservazione CS27 di Castelnuovo non risulta fattibile. Pertanto il proponente si farà carico della ricostruzione dell'isola ecologica (ovviamente se costruita prima dei vincoli conseguenti la delibera CIPE del 2003 di approvazione del Progetto Preliminare della Linea). Vedi anche i punti CS10, CS27 e PV06.	SI Condizionato
RV097	Regione Veneto	Castelnuovo	96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*77. La realizzazione del cavalcavia IV25 di Mongabia preveda la realizzazione della pista ciclopedonale richiesta.*	Valorizzazione al punto CS18	IV25 di Mongabia unico cavalcavia nel Comune di Castelnuovo, non prevede piste ciclabili; per la predisposzsizione sarà sufficiente l'allargamento di 2,5 m da un lato.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RV098	Regione Veneto	Castelnuovo	96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*78. Sia sviluppata, in sede di progetto esecutivo, una idonea soluzione progettuale affinché sia garantito un collegamento da via Mantovana, preferendo l'adeguamento e/o approfondimento dell'esistente sottopasso. Il progetto dovrà tener conto inoltre della fattibilità della Si.Ta.Ve.*	Valorizzazione al punto CS46	Il collegamento richiesto si ritiene fattibile come riportato al punto CS46, mentre non è reralizzabile il sottopasso (vedi punto CS27) né la compatibilità con SiTaVe (vedi RV07)..	SI parziale
RV099	Regione Veneto	Castelnuovo	96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*79. L'eventuale realizzazione della rotatoria tra via Mantovana e Via Volta dovrà prevedere opere di mitigazione e/o prevenzione dei potenziali impatti generati sui ricettori sensibili.*	\	Osservazione non chiara; si precisa che l'inserimento di una rotatoria è motivato da esigenze derivanti dalla normativa stradale, diversamente non sarebbe consentito l'inserimento di un raggio di curvatura ridotto a salvaguardia dei vicini fabbricati. In fase esecutiva si valuterà l'eventuale necessità di misure mitigative	SI parziale
RV100	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*80. Preso atto della dichiarazione d'intento del proponente, i terreni agricoli eventualmente modificati in corso di realizzazione delle opere dovranno essere ripristinati.*	\	Quanto richiesto è già previsto	SI già previsto
RV101	Regione Veneto	Castelnuovo	96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*81. Preso atto della dichiarazione d'intento del proponente, in fase di progettazione esecutiva, sia concordato con il Comune di Castelnuovo la sistemazione della viabilità nella zona della "Pesca OK" (Via Ca Brusà).*	Valorizzazione al punto CS08	La richiesta è recepibile. Si prevede l'adeguamento delle opere per garantire l'attraversamento della pista e la realizzazione di circa 600 metri di pista per collegare i tratti esistenti della pista Graspo del Moro,a Nord e a sud della linea ferroviaria.	SI
RV102	Regione Veneto	Castelnuovo	96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*82. Considerata la reale interferenza tra la discarica "ex Cava Mischi" con la realizzazione del tracciato della AV/AC, il proponente dovrà farsi carico della bonifica per la parte interferita.*	\	Non risulta interferenza tra la linea AV e la discarica Mischi. Si veda anche VE04.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RV103	Regione Veneto	Sommacampagna	96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*Comune di Sommacampagna* *83. Sia valutato, in accordo con il Comune di Sommacampagna, lo spostamento della rotatoria in corrispondenza del sottopasso in Loc. Siberie e dei necessari adeguamenti della pista bituminata, al fine di mantenere, a fine lavori, l'operatività della viabilità di cantiere per l'uso viario.*	\	La rotatoria di cantiere non potrà essere eseguita perché interferente con la cava posta ad est. Vedi SO04.	NO
RV104	Regione Veneto	Sona Sommacampagna	96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*84. In corrispondenza del sottopasso di via Betlemme sia mantenuto il ponte scatolare previsto dal progetto di cantierizzazione opportunamente dimensionato per supportare la futura viabilità di transito, prevedendo opportuni accorgimenti, , con oneri a carico del proponente, per la salvaguardia degli edifici esistenti ed il mantenimento del collegamento (sottopasso esistente) con il territorio del Comune di Sona (abitato di Lugagnano), prolungandolo opportunamente e garantendo l'accessibilità in sicurezza alla nuova viabilità risultante dall'uso della pista di cantiere.*	Valorizzazione al punto SO05	La richiesta del Comune si ritiene fattibile.	SI
RV105	Regione Veneto	Sommacampagna	96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*85. In merito alle mitigazioni a verde, le essenze arboree da utilizzare siano quelle indicate nell'art. 40 del Regolamento Edilizio Comunale. Le mitigazioni dovranno essere realizzate prima della messa in esercizio dell'opera.*	\	L'osservazione potrà essere accolta nella fase di progettazione esecutiva.	SI
RV106	Regione Veneto	Sona Sommacampagna	96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*86. Al fine di non penalizzare ulteriormente le attività agricole esistenti venga previsto il mantenimento dei sottopassi esistenti al Km. 136+500 circa (di collegamento tra le Loc., Colombarola, in Sommacampagna e Sellara in Sona) ed al Km.136+750 circa in prossimità della Loc. Lantiera in Sona, proponendone il prolungamento sotto la nuova linea in progetto e un opportuno innesto viario sulla futura strada comunale derivante dal mantenimento della strada di cantiere.*	Valorizzazione al punto SO19	La richiesta si ritiene fattibile. Le nuove viabilità, essendo passaggi esclusivamente privati ed essendo prolungamenti di strutture esistenti, non potranno chiaramente rispettare i vincoli plano altimetrici normativi e i criteri progettuali adottati per i sottopassi poderali di nuova realizzazione del presente PD. Vista la richiesta di mantenimento della pista di cantiere si prolungherà il solo passaggio a pk 136+500, previo accordo con i proprietari e gestori delle attività agricole adiacenti al sottopasso pk 136+750. Vedi anche SO19, SN43, RV124.	SI
RV107	Regione Veneto	Sommacampagna	96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*87. Si prescrive che l'innesto da sud al sottopasso previsto in Loc. Siberie sia opportunamente rivisto, riprogettato e realizzato, nella medesima consistenza di progetto, in modo tale da non insistere sui sedimi di cava esistenti (già scavati) e da essere compatibile con l'utilizzo della pista di cantiere quale viabilità.*	\	Si ritiene che la problematica riguardi solamente la fase provvisoria di scavo della rampa sud, in quanto la sede definitiva, per quanto desumibile da rilievo, non interferisce con gli scavi della cava. A seguito di opportuno rilievo di dettaglio della situazione attuale della cava esistente, verranno quindi previste in fase provvisoria opportune opere provvisionali per evitare l'interferenza dello scavo della rampa con il sedime di cava esistente. Si veda anche SO20.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RV108	Regione Veneto	Sommacampagna	96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*88. Si prescrive che l'attuale sottopasso ferroviario della linea storica, ubicato al km 138+800, in Loc. Betlemme, sia opportunamente prolungato al fine di conservare il collegamento degli edifici residenziali posti a sud dell'infrastruttura che trovano il loro sbocco viario, storico e naturale, nell'attuale sottopasso di collegamento con l'abitato di Lugagnano, garantendo inoltre l'accessibilità in sicurezza alla nuova viabilità risultante dall'uso della pista di cantiere.*	Valorizzazione al punto SO21	La richiesta si ritiene fattibile. Trattandosi di prolungamenti di strutture esistenti, la viabilità di progetto non potrà chiaramente rispettare i vincoli plano altimetrici normativi e i criteri progettuali adottati per i sottopassi poderali di nuova realizzazione del presente PD. Vedi anche SO21.	SI
RV109	Regione Veneto	Sommacampagna	96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*89. Tutte le formazioni vegetali (arboree ed arbustive) esistenti, individuate in accordo con il Comune, fino a mt 100 dalle aree di cantiere, aventi rilevanza per l'aspetto naturalistico, ambientale e paesaggistico, dovranno essere oggetto di specifica tutela e qualora danneggiate o interferite, in sede di realizzazione di lavori (sia quindi rispetto al progetto che alla cantierizzazione), dovranno essere riproposte e/o ripristinate, anche in sedimi limitrofi, nella stessa consistenza e tipologia esistente.*	\	L'osservazione è condivisibile. Vedi anche SO29 e VE16.	SI
RV110	Regione Veneto	Sommacampagna	96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*90. Venga eseguita un'implementazione delle mitigazioni afferenti al mascheramento della sottostazione elettrica posta in prossimità della SP 26 Morenica, con realizzazione di una fascia boscata attorno alla centrale stessa, al fine di mitigarne l'impatto visivo sia dalla strada provinciale che dal circostante territorio agricolo.*	Valorizzazione al punto SO31	Premessa la criticità del sito in riferimento alla scarsa disponibilità di spazi, la schermatura della sottostazione elettrica potrà essere integrata ove non già previsto. Vedi anche SO31.	SI
RV111	Regione Veneto	Sommacampagna	96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*91. In fase di progetto esecutivo, venga dichiarato quali debbano essere le eventuali fasce di rispetto di natura urbanistico edilizia conseguenti alla realizzazione della SSE-Sona, in Comune di Sommacampagna, e quali eventuali interventi edilizi possono esservi realizzati.*	\	Le fasce di rispetto saranno individuate a valle dell'affinamento dello studio sulla compatibilità elettromagnetica in fase di PE. Vedi anche SO43.	SI
RV112	Regione Veneto	Sommacampagna	96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*92. Tenuto conto che la viabilità di cantiere su Via Ceolara interferisce con la cava "Ceolara" già scavata a circa meno 23 metri dal piano di campagna, si prescrive che venga trovata una alternativa a Via Ceolara*	\	In fase esecutiva saranno eventuali soluzioni alternative all'utilizzo di Via Celoara.	SI condizionato

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RV113	Regione Veneto	Sona	96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*Comune di Sona* *93. Sia sviluppata, in sede di progetto esecutivo, una modifica alla viabilità di cantiere che tenga conto della variante alla ex SS 11.*	\	Il progetto delle nuove tangenziali venete non risulta avere alcuna approvazione, mentre il progetto della linea AV/AC Brescia-Verona è approvato sin dal 2003 con apposizione di vincolo preordinato all'esproprio sulla fascia di 150 m lungo il tracciato; pertanto non è stata considerata la compatibilizzazione con SiTaVe. Vedi anche CS07, CS43, CS44, SO17, SO61, SN02, SN65, RV004, RV007, RV025.	NO
RV114	Regione Veneto	Sona	96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*94. Nell'ambito dei lavori per la realizzazione del sottopasso di Via Campagnola venga realizzata una rotatoria in luogo dell'incrocio tra via Campagnola e via Terminon a nord del sottopasso.*	Valorizzazione al punto SN17	La richiesta si ritiene accoglibile. Si veda anche SN17.	SI
RV115	Regione Veneto	Sona	96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*95. Venga realizzata una pista ciclopedonale lungo Via Campagnola tra l'incrocio di Via Valle e l'incrocio di Via Montresora, in corrispondenza dell'attuale sottopasso della linea ferroviaria dovrà essere realizzato un sottopasso ciclopedonale in affiancamento a quello esistente.*	Valorizzazione al punto SN18	La richiesta si ritiene accoglibile. Vedi anche SN18.	SI
RV116	Regione Veneto	Sona	96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*96. Venga realizzata una pista ciclo-pedonale a nord della linea ferroviaria da Via Morsara a Via Molinara Nuova.*	Valorizzazione compresa alla voce SN27	La richiesta si ritiene accoglibile. Vedi anche SN27 e SN74.	SI
RV117	Regione Veneto	Sona	96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*97. Venga realizzata una rotatoria sulla SP Morenica all'incrocio con Via Stazione di Sona e Via Morsara.*	Valorizzazione compresa alla voce SN21	Si ritiene altresì accoglibile la realizzazione della rotatoria tra Via Stazione e Via Morsara. Vedi anche SN21. e SN23.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RV118	Regione Veneto	Sona Sommacampagna	96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*98. Venga realizzato in SP 26 Morenica sotto la linea ferroviaria esistente un sottopasso ciclopedonale in affiancamento a quello esistente e l'allargamento del sottopasso AV SL93.*	Valorizzazione compresa alla voce SO18	La richiesta si ritiene accoglibile. Vedi anche SN24 e SO18.	SI
RV119	Regione Veneto	Sona Sommacampagna	96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*99. Si prescrive l'allargamento del sottopasso Via Mincio e la realizzazione di un percorso ciclopedonale di lunghezza di circa 900 metri a nord della linea ferroviaria in collegamento alla realizzanda pista ciclabile di via Molinara Nuova, compreso il tratto in Comune di Sommacampagna.*	Valorizzazione al punto SN27	L'allargamento del sottopasso è già compreso nella controdeduzione SO57 di Sommacampagna. La pista ciclopedonale richiesta si ritiene fattibile e si svilupperà a nord del sottopasso per una lunghezza di circa 900 m . Si vedano anche i punti SN27, SN74.	SI
RV120	Regione Veneto	Sona	96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*100. l'area di stoccaggio di cantiere in località Terminon L.7.S.T. 1 dovrà essere eliminata o ricollocata al fine di rendere possibile la realizzazione del centro di raccolta rifiuti comunale già approvato.*	\	In fase di progettazione esecutiva si valuterà la possibilità di rivedere l'estensione dell'area e/o la sua ubicazione. Vedi anche SN34	SI
RV121	Regione Veneto	Sona	96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*101. Venga modificata la viabilità di cantiere in accordo col Comune al fine di minimizzare l'interferenza con i centri abitati (San Giorgio in Salici e Lugagnano).*	\	Nell'ambito della progettazione esecutiva quanto richiesto verrà tenuto in considerazione per quanto possibile. Vedi anche SN37 e SN38.	SI
RV122	Regione Veneto	Sona	96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*102. La rotatoria di ingresso a Via De Amicis prevista tra le opere di viabilità di cantiere, sia ceduta al Comune a fine lavori.*	\	La cessione della viabilità di cantiere, nelle condizioni in cui si troverà a fine lavori, è possibile ma l'acquisizione del titolo di esproprio dovrà essere a carico dell'Amministrazione. Si veda anche il punto SN41	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RV123	Regione Veneto	Sona	96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*103. Venga riprogettata la barriera antirumore in funzione del previsto polo scolastico di Lugagnano.*	\	Premesso che è già presente una barriera antirumore nella zona, verrà valutata la sua idoneità in relazione al previsto polo scolastico segnalato. Vedi anche punto SN42.	SI
RV124	Regione Veneto	Sona Sommacampagna	96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*104. Si prescrive di garantire gli attuali attraversamenti della linea ferroviaria, ad uso interpoderale, prevedendo la continuità dei sottopassi anche per la nuova infrastruttura in particolare: al km 136+500, km 136+750, km 138+800, km 140.*	Valorizzazioni riportate ai punti SO19 e SO21	Si eseguiranno i richiesti sottopassi alle pk 136+500 e 136+750 come indicato ai punti SO19 e SN43. Inoltre si eseguirà il sottopasso alla pk 138+800 come indicato ai punti RV108 e SO21. Il sottopasso alla pk 140+000 non si ritiene invece accoglibile in quanto essendo nell'area garantita la continuità dal nuovo cavalcavia alla pk 139+963 (vedi SN45).	SI parziale
RV125	Regione Veneto	Sona Sommacampagna	96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*105. In sostituzione dell'attuale Via Libia, soppressa dal progetto definitivo nel tratto tra la SP Morenica e la sede attuale ANCAP, venga realizzato un nuovo sottopasso che colleghi Via Libia con Via Stazione di Sona posta a Nord della ferrovia adeguando il tratto stradale fino all'innesto con la SP Morenica (Via Morsara).*	\	La soluzione indicata comporta numerosi e significative difficoltà tecniche inclusa la necessità di demolire un fabbricato ferroviario di recente costruzione. La soluzione alternativa che si ritiene praticabile è illustrata al punto SO15.	NO
RV126	Regione Veneto	Peschiera	96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*Comune di Peschiera del Garda* *106. Venga adeguata la viabilità di cantiere in funzione degli interventi Comunali di ammodernamento della rete della viabilità locale e modificati i percorsi di cantiere evitando i centri abitati.*	\	In sede di PE si adotteranno tutte le necessarie misure tecniche al fine di rispettare le indicazioni ricevute. Vedasi anche PE18, PE19, PE22, PE24.	SI
RV127	Regione Veneto	Peschiera	96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*107. Si prescrive l'eliminazione del collegamento diretto tra il cantiere logistico L.5.L.1 e la località Tesole (Ponti sul Mincio), inclusa la rotonda di nuova costruzione a sud del cantiere medesimo e la realizzazione di un accesso posto sul confine Nord-Ovest. Si prescrive inoltre l'eliminazione dalla viabilità di cantiere del tratto all'interno della località Dolci.*	\	Il collegamento diretto tra Il cantiere logistico L.5.L.1 e la località Tesole (Ponti sul Mincio) verrà eliminato e verrà creato un accesso posto sul confine Nord-Ovest.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RV128	Regione Veneto	Peschiera	96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*108. In merito al cantiere logistico L5L1 e viabilità di cantiere nell'area Frassino-Dolci si prescrive che vengano rispettati gli impegni assunti e venga mantenuto l'accesso al Santuario del Frassino dalla pista ciclopedonale proveniente da nord con il sottopassaggio autostradale esistente o in alternativa con un nuovo sottopassaggio ciclopedonale di collegamento.*	Valorizzazione al punto PE26	Si accoglie la richiesta come argomentato al punto PE26.	SI
RV129	Regione Veneto	Peschiera	96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*109. Considerato che il viadotto sul Mincio andrà ad interferire con l'esistente pista ciclabile interregionale Mantova Peschiera, in fase di sviluppo di Progettazione Esecutiva dovrà essere prevista la continuità della pista ciclabile esistente durante la fase costruttiva.*	\	In fase di sviluppo di Progettazione Esecutiva verrà prevista la continuità della pista ciclabile esistente durante la costruzione. Vedi punto PE38.	SI
RV130	Regione Veneto	Peschiera	96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*110. In fase di progettazione esecutiva dovrà essere valutata la possibilità di realizzare una cassa di espansione/vasca di laminazione in località Broglie, di concerto con l'Amministrazione Comunale.*	\	Le questioni evidenziate saranno oggetto di approfondimenti in fase di progettazione esecutiva. Vedi punto PE39.	SI
RV131	Regione Veneto	Peschiera	96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*111. L'area di cantiere operativo "Mano di Ferro", vincolata ai sensi del D.Lgs. 42/2004, venga eliminata dal progetto di cantierizzazione.*	\	Vista la complessità dei vincoli nell'area e considerata la presenza delle aree tecniche e di stoccaggio necessarie per la realizzazione delle gallerie naturali e artificiali si accoglie l'osservazione e si prevede l'eliminazione del Cantiere L.5.O.2. Conseguentemente l'area non sarà più interessata dalla viabilità che conduceva al cantiere stesso, mentre alcune lavorazioni verranno rilocalizzate in parte nell'area tecnica L.5.A.T.9 e in parte nel cantiere logistico L.5.L.1. Vedasi PE15, PE28 e PE45.	SI
RV132	Regione Veneto	Verona	96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*Comune di Verona* *112. Venga adeguata l'asse stradale di Via Cason / Via Canova prevedendo l'allargamento e la sistemazione con una rotatoria all'incrocio di Via Belvedere e l'innesto a sud con lo svincolo della tangenziale*	Valorizzazione ai punti SO25 e VR01	La richiesta è fattibile e gli interventi previsti sono illustrati ai punti SO25, RV033 e VR01	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
RV133	Regione Veneto	Peschiera	96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*Provincia di Verona* *113. Per rispondere alle esigenze di informazione dei cittadini sul progetto e sui controlli ambientali che ne accompagnano la realizzazione, sia istituito, in accordo con la Provincia di Verona, un punto informativo (fisico e telematico) sul percorso di realizzazione del sistema AV/AC. Il punto di informazione fisico sia collocato preferibilmente presso la Stazione di Peschiera.*		A cura RFI	RFI
RV134	Regione Veneto		96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*114. Come prescritto dal PTCP della Provincia di Verona, i progetti di nuova costruzione di infrastrutture di interesse pubblico (strade, ferrovie, edifici, impianti, ecc.) dovranno prevedere interventi di compensazione ambientale idonea a mantenere costante o migliorare l'indice di equilibrio ecologico esistente, quantificati con metodi analitici.*	\	Già previsto.	SI già previsto
RV135	Regione Veneto	Peschiera	96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*115. Tratto di strada comunale ex strada provinciale n. 56 "del Frassino": il tratto della TAV che corre in galleria artificiale interferisce con il sedime della strada provinciale 56 che attualmente attraversa l'autostrada in sottovia. Si chiede di risolvere tale interferenza, verificando di mantenere inalterata la livelletta della strada provinciale.*	\	L'interferenza è già risolta mediante l'introduzione di una rotatoria all'uscita del sottopasso carrabile. Non si prevedono significative variazioni di livelletta.	SI
RV136	Regione Veneto	Peschiera	96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*116. Strada provinciale n. 28 "del Mincio": sia prevista la realizzazione di una bretella di collegamento tra la SP56 e la SP28 a nord dell'autostrada, come da studio redatto da Veneto Strade Spa.*	in elaborazione	Si recepisce la richiesta come da studio redatto da Veneto Strade Spa.	SI
RV137	Regione Veneto	Sona Sommacampagna	96663	05/03/2015	DVA-2015-0006195	*117. Strada provinciale n. 26 "Morenica": sia prevista l'adeguamento della strada provinciale dal casello autostradale fino alla rotonda dello svincolo per Sona, secondo le indicazioni della Provincia di Verona (delibera n. 27 del 28 novembre 2014). Il proponente si faccia carico della realizzazione di una pista ciclopedonale in affiancamento alla SP 26 Morenica.*	Valorizzazioni ai punto SO17, SO18 e SN21	La richiesta è accoglibile vedasi in proposito i punti SO17, SO18, SN21, SN24, RV118	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
722	Sig. ra Guidi Rosanna Montessor, Montresor Giovanni, Montresor Lidia, Montresor Lidia e Francesco S.S, Francesco Montresor, Montresor Lucia, Ottella di Francesco e Michele Montresor S.S.	Tratta da Desenzano a Verona	4904	04/03/2015	DVA-2015-0006658	La lettera allega uno stralcio del documento di RFI "Scenario tecnico e Sviluppo ferroviario nella regione" Dicembre 2013. Lo stralcio si riferisce alla situazione attuale della capacità ed impegno delle linee in Veneto. Con riferimento alla tratta da Desenzano a Verona RFI riporta i seguenti dati: Linea Desenzano-Verona: Capacità: 250 tracce orarie; Traffico: 131 tracce orarie; capacità residua (treni / giorno)= 119.	\	A cura RFI.	RFI
PE52	Comune di Peschiera	Peschiera	250	13/01/2015	DVA-2015-000779	*Il Consorzio Cepav due nel mese di aprile [....] In data 12 dicembre 2014 il Consorzio Cepav due ha presentato, nell'ambito della procedura di valutazione di Impatto Ambientale, al Ministero dell'Ambiente il Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da Scavo, come previsto dal DM 161/2012 e resa pubblica la procedura delle osservazioni con la pubblicazione dell'avviso sul giornale "L'Arena di Verona" e "La Repubblica". Il Comune di Peschiera del Garda, relativamente alle terre e rocce da scavo non risulta oggetto di alcuna valutazione di "Piano da Terre e Rocce da Scavo", pur essendo interessato da scavi che riguardano quattro gallerie. [.....] tutto ciò premesso si richiede la redazione e valutazione del Piano di Utilizzo "sito specifico" delle Terre e Rocce da scavo prodotte a Peschiera e approvato dalla Autorità competente, ovvero il Ministero dell'Ambiente, nell'ambito del procedimento di VIA sulla variante introdotta con il progetto definitivo.*	\	Il Consorzio Cepav due ha presentato il Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo (PUT) sulle opere oggetto di procedura VIA (variante di Montichiari, elettrodotti, strada Ghedi-Borgosatollo), conformemente a quanto previsto dall'art. 5, comma 1 del DM161/2012 e in accordo con lo stesso Ministero dell'Ambiente. Detto articolo di legge disciplina infatti l'obbligo di presentazione del PUT in fase di progetto definitivo solo per le opere oggetto di VIA, per le quali l'espletamento dell'iter deve avvenire prima dell'espressione del parere di valutazione di impatto ambientale. Per le parti dell'opera, non soggette a VIA, il PUT verrà presentato in fase di progetto esecutivo e presentato, come disciplinato dallo stesso articolo, entro 90 giorni prima dell'inizio dei lavori. Il tratto di linea ferroviaria interessante il territorio del Comune di Peschiera rientra in quest'ultima casistica.	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CS78	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo		29/10/2014	DVA-2015-0035170	L'Azienda Gardesana servizi invia l'elenco delle interferenze rilevate con il progetto AV BSVR, inoltre comunica per le aree di cantiere di non aver rilevato allacciamenti sia alla rete idrica sia alla rete fognaria, pertanto l'azienda è disponibile a valutare insieme ai progettiste le varie necessità. • Via Brolo, tubo PEAD 225. Condotta distribuzione principale. • Via San Lorenzo, tubo PEAD 200. Condotta distribuzione principale. • Via Mantova, tubo PEAD 200. Condotta distribuzione principale. • Via Campagna di Sotto, tubo PEAD 63. Allacciamento fabbricato. • Loc. Cà Brusà, tubo PEAD 32. Allacciamento fabbricato. • Loc. Cà Brusà, tubo PEAD 63. Allacciamento fabbricato. • Via Cà Brusà, tubo PEAD 200. Condotta di distribuzione per interconnessione distretti. • Via Mantova (fognatura), tubo PEAD DE 280. Condotta premente in uscita dall'impianto di sollevamento.	\	Si prende atto.	Si
CS79	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo		28/11/2014	DVA-2015-0039302	3.1 Breve descrizione delle scelte progettuali [...] L'esercizio ferroviario, in particolare, è definito "MISTO" (treni viaggiatori + treni merci) con tipologia di circolazione "OMOTACHICA A FASCE ORARIE"; la velocita massima di tracciato della linea e di 250 - 300 km/h; gli standard del tracciato plano-altimetrico (ad esempio, raggi minimi di curvatura di 5.450 m oppure i raccordi verticali in condizioni normali pari a 16.100 + 70.000 m oppure la pendenza longitudinale massima della linea pari al 15 per mille) derivano da tale campo di prestazioni e dalla conseguente necessità di assicurare l'adeguato comfort di viaggio e sicurezza alle persone. L'esame del programma di esercizio previsto per la tratta AV/AC Brescia - Verona e stato basato sulla "Relazione tecnica di esercizio", riferimento IN1111D16RGES0001001A, emissione 21 settembre 2007. Dal 2007, non risultano essere stati fatti aggiornamenti alle ipotesi di esercizio formulate in tale documento per cui le considerazioni ed i commenti seguenti sono basate sulla "situazione attuale" associabile al traffico ferroviario di tale anno (o meglio, al giorno medio feriale del mese di maggio) e sulla situazione di progetto. Come affermato nella Relazione Generale di Tratta, doc. IN0500DE2RGMD00000021, il modello di esercizio per la linea AV/AC tratta Milano - Verona, riflette il contenuto del documento prodotto dal Ministero dei Trasporti nell'anno 1999, fatto proprio dalla Commissione interministeriale per la linea Torino - Venezia. Il Ministero dei trasporti e della navigazione, in collaborazione con FS e TAV, aveva elaborato uno specifico studio di analisi della domanda viaggiatori e merci, basato sul modello di simulazione SIMPT (Sistema informativo per il Monitoraggio e la Pianificazione dei Trasporti). Lo Scenario di previsione fu riferito all'anno 2010. Le ipotesi formulate in sede di SIMPT sono di seguito precisate per le due componenti di traffico: • Ipotesi di modello di esercizio viaggiatori: articolato in Servizi a Lunga Percorrenza (LP) con treni tipo IC/EC non stop oppure con fermate intermedie, espressi notturni; Servizio Locale: Intercity, Servizio Ferroviario Regionale (SFR) e Servizio ferroviario metropolitano/comprensoriale. • Ipotesi di modello di esercizio merci: alla nuova linea sono destinati i treni merci intermodali di lunga percorrenza con velocita fino a 120 - 140 km/h.		A cura RFI	RFI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CS80	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo		28/11/2014	DVA-2015-0039302	3.2 Traffico attuale e previsto La situazione del traffico nel giorno medio feriale del mese di maggio (anno 2007) per la linea storica Brescia - Verona mostra una circolazione totale giornaliera pari a 158 treni di cui 68 merci (pari al 43%), 52 treni di lunga percorrenza (33%) e 38 regionali (24%). Con l'ipotesi di capacità attribuibile ad una linea a doppio binario pari a 250 treni /giorno, il grado di impegno risultava quindi del 63,2% all'anno 2007. Lo "scenario a regime" (linea storica + linea AV/AC), secondo il programma di esercizio indicato dalla Relazione Tecnica di Esercizio, prefigura una circolazione totale pari a 338 treni/giorno in totale, di cui 178 treni merci pari al 52,7%, 84 treni a lunga percorrenza pari al 24,8% e 76 regionali pari al 22,5%. Sulla tratta storica, sempre nello scenario a regime, sono previsti 138 treni/giorno (Lunga Percorrenza: 6 treni; Regionali: 76 treni; Merci: 56 treni) ossia circolazioni inferiori a quelle indicate per la "situazione attuale": di questi, i treni regionali rappresentano il 55%. La percentuale di crescita del traffico merci risulterebbe pertanto, pari a + 157,4% considerando l'evoluzione da 68 treni/giorno (linea storica) a 178 treni/giorno (linea storica +AV/AC). Tale dinamica evolutiva deriva da previsioni della domanda risalenti agli studi propedeutici al Piano Generale dei Trasporti dell'anno 2000. […]		A cura RFI	RFI
CS81	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo		28/11/2014	DVA-2015-0039302	3.3 Tempi di viaggio con AV […] L'esame dei dati fa emergere come i viaggiatori per l'utente dell'AV/AC siano percepibili (e fruibili) per la relazione diretta Milano-Verona che tuttavia, presuppone la disponibilità del bay pass di Brescia. […]		A cura RFI	RFI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CS82	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo		28/11/2014	DVA-2015-0039302	4-ANALISI CRITICA DEL MODELLO DI ESERCIZIO DELL'AV/AC Le osservazioni espresse al modello di esercizio riguardano, di fatto, elementi basilari dell'impostazione generale del progetto AV/AC, ossia: - le previsioni di domanda di trasporto, con specifico riguardo alla componente merci che, come visto, rappresenta il flusso circolante principale nello scenario a regime dell' AV/AC con ben il 61% del totale; - i parametri descrittivi del futuro servizio merci via ferrovia che, a loro volta, influenzano il dimensionamento del flusso dei treni merci previsti; - l'effettivo rispetto del concetto di esercizio "misto" per la linea AV/AC. In merito alle previsioni di traffico, caratterizzate dall'incremento del +157% dei treni merci fra scenario attuale e scenario a regime, l'attuale sfavorevole congiuntura economica, documentata ad esempio, dal Centro Studi Confetra, mostra che tra l'anno 2007 e l'orizzonte temporale dell'anno 2010 (anno di riferimento per le previsioni merci dell'AV/AC Milano - Brescia - Verona), il numero indice del trasporto ferroviario nazionale e passato da 100 (= anno 2007) al numero indice 65 nell'anno 2010 e addirittura a 50 nell'anno 2013. […]		A cura RFI	RFI
CS83	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo		28/11/2014	DVA-2015-0039302	Anche il traffico merci internazionale (mercato del trasporto notoriamente con maggiore propensione all'utilizzo della ferrovia) conferma il trend negativo della ferrovia, come verificabile dalla base dati statistica di Alpinfo. Ad esempio, la ferrovia totalizzava sui valichi alpini principali (Frejus-Modane, Sempione, Chiasso Gottardo, Brennero e Tarvisio) 51,2 milioni di tonnellate di merci nell'anno 2007 e 46,4 milioni di tonnellate, nel 2012 con una flessione del 10% circa. Questa involuzione del traffico ferroviario dovrebbe indurre a rivedere su altra base il fattore di crescita del + 157% oppure, per lo meno, a traguardarlo nel media termine (ad esempio, dopo l'entrata in funzione del Tunnel di Base del Brennero previsto per il 2026) "spostando" la necessità di un potenziamento della capacità tra Brescia e Verona con una nuova linea. Oltre al fattore involuzione del traffico, si deve poi considerare in positivo rispetto alla competitività della ferrovia, l'incremento del carico media trasportato dai convogli merci, come descritto di seguito: anche tale elemento tuttavia, va nella direzione della diminuzione dei treni circolanti sulle linee in quanta ricerca l'aumento della produttività del trasporto.		A cura RFI	RFI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CS84	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo		28/11/2014	DVA-2015-0039302	In sede di simulazioni di traffico (modello di calcolo SIMT), la massa media dei treni merci intermodali era per altro, stimata in 350 tonnellate e la lunghezza e di 650 m. Quest'ultimo valore e senz'altro accettabile in rapporto alle moderne caratteristiche dei treni merci europei. Non così la massa di merce trasportata che risulta realisticamente sottodimensionata del 50 + 60% già rispetto all'attuale situazione operativa del servizio ferroviario merci. Infatti, con lunghezze di 650 m, la composizione risulterebbe fino a 30 carri merci, addirittura con conseguimento (probabile) di valori prossimi alla soglia massima della massa trainabile (1.600 tonnellate). A tale soglia corrisponde un carico utile di circa ii 50÷55% della massa totale (escludendo le tare dei carri), ossia di 800+900 tonnellate. Una valutazione della componente merci futura riferita (tenendo canto che un coefficiente di utilizzo della capacità del 70-75% e considerato soglia di efficienza di un servizio intermodale) ad una massa media trainata di 550÷600 tonnellate per treno porterebbe ad una riduzione del traffico a regime sul corridoio Brescia - Verona, da 178 treni/giorno a circa 110 treni/giorno (valore arrotondato). L'esame del servizio merci sulla linea (componente di traffico principale del sistema AV/AC+ linea storica) e nello specifico sulla tratta a sud di Brescia ("by pass" di Brescia), suscita, oltre alle considerazioni sulle modalità di calcolo della componente futura del traffico merci, la riflessione più generale circa l'effettiva possibilità (o meno) di utilizzo dell'asse AV/AC da parte dei treni merci.		A cura RFI	RFI
CS85	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo		28/11/2014	DVA-2015-0039302	Attualmente sulla rete nazionale AV/AC non ci sono infatti, circolazioni di treni merci per le seguenti ragioni: - incompatibilità (difficile coesistenza) tra l'esercizio di treni LP e treni merci o meglio, penalizzazione della capacità del sistema non risultando omotachico il regime di circolazione con l'esercizio misto; - Rigorose specifiche di mantenimento delle caratteristiche plano-altimetriche del tracciato AV/AC e del materiale di armamento per garantire sempre condizioni di sicurezza alle alte velocità, standard non conservabili (o da verificare puntualmente e in modo sistematico) a seguito del transito sull'AV/AC di treni merci pesanti e con velocita > 100÷120 km/h; - Prezzo delle tracce sull'AV/AC per i treni merci; - Non disponibilità di un parco carri merci adeguato al campo di velocità > 120 km/h (ossia superiore al regime "SS", attuale limite per i carri merci); - Non necessità primaria di conseguire elevate prestazioni di velocità per ii servizio merci. Con tali premesse, la previsione di traffico merci sulla tratta AV/AC Brescia - Verona, non appare ne realistica come entità, ne fattibile come esercizio ferroviario in coerenza del resto, all'esperienza dell'AV/AC nazionale.		A cura RFI	RFI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
CS86	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo		28/11/2014	DVA-2015-0039302	Inoltre, la localizzazione dei raccordi, terminal intermodali e centri merci, ubicati in corrispondenza delle stazioni lungo la linea ferroviaria storica, richiederebbe percorrenze maggiori e probabili manovre aggiuntive con riflessi sul costo di trasporto ferroviario e sul livello di servizio offerto. In particolare poi, sulla linea AV/AC esterna di Brescia ("by pass") non considerando la componente merci (esclusa per quanta detto sopra) si avrebbero a regime: - Treni Lunga Percorrenza/giorno: 36 - Treni Regionali: - - Treni merci /giorno: - - Treni totali /giorno: 36, ossia movimenti del tutto marginali nell'arco giornaliero per una linea AV/AC (capacita di 300 treni/giorno, secondo la Relazione Tecnica di Esercizio) e tra l'altro, da collocarsi nello scenario a regime. IMPEGNO DELLA TRATTA BRESCIA - VERONA CON AV/AC, SENZA CIRCOLAZIONE DI TRENI MERCI SULLA LINEA AV/AC E CON PREVISIONI DI TRAFFICO "CORRETTE" […] In sintesi, si può affermare che l'esame del programma di esercizio associato al progetto dell' AV/AC Brescia -Verona, evidenzia anomalie quali: - previsioni di traffico merci e viaggiatori risalenti agli studi del Piano Generale dei Trasporti dell'anno 2000, da aggiornare alla luce degli scenari macroeconomici e trasportistici che si sono delineati nel tempo; - instradamenti dei treni merci sulla linea AV/AC dei quali ad oggi, non si hanno esempi operativi sulla rete nazionale; - massa trainata dei treni merci intermodali inferiore di almeno ii 50% al dato reale, con conseguente effetto di significativa diminuzione del flusso di treni merci circolanti.		A cura RFI	RFI
CS87	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo		28/11/2014	DVA-2015-0039302	5.1 Criteri generali Prima di procedere alla costruzione delle nuova linea AV, va valutata la possibilità di potenziare l'esistente linea con accorgimenti che vanno dalla riduzione della distanza tra le stazioni, potenziare il segnalamento, introduzione di un nuovo posto di movimento e l'elaborazione di simulazioni comparative dell'esercizio ferroviario (scenario a breve termine, comprensivo del completamento della SP19).		A cura RFI	RFI
CS88	Comune di Castelnuovo	Castelnuovo		28/11/2014	DVA-2015-0039302	5.2 Indirizzi per una nuova impostazione del progetto In relazione alle previsioni di traffico ferroviario, ormai datate (ossia non piu rispondenti agli scenari di domanda che si stanno delineando) e comunque sovrastimate per la componente merci, si dovrebbero formulare una nuova analisi di traffico e conseguentemente, una rigorosa verifica di coerenza domanda /offerta con il progetto AV/AC della tratta Brescia -Verona. […]		A cura RFI	RFI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
156	Saottini Auto Spa	Desenzano	Nessun Protocollo	19/11/2014	lettera erronamente indirizzata al MIT anziché al MATTM	*La mia assistita è proprietaria dell'immobile sito in Desenzano del Garda via Faustinella n.3 ove attualmente è ubicato il Centro Porsche Desenzano del Garda.* *Dalla documentazione in possesso della Saottini Auto spa risulta che l'immobile sopra indicato insiste lungo il tratto interrato della TAV, essendo situato esattamente sulla verticale delle due gallerie di passaggio della linea TAV in corrispondenza del km 109.700.* *[...] si richiede la consegna della seguente documentazione* *1. Analisi dei cedimenti a breve termine (indotti dal passaggio della macchina da scavo) ed, eventualmente, anche a lungo termine (variazione di pressione idrostatica) sia per il piano delle fondazioni (circa 10 mt di copertura) che per il piano di campagna (circa 15 mt di copertura) considerando i terreni di fondazione interessati.* *2. Analisi degli effetti indotti dallo scavo e dalle vibrazioni della macchina di scavo per l'edifici interferente (tipologia strutturale in C.A . prefabbricato a pilastri isolati con fondazioni a plinti isolati) con valutazione e stima di possibili danneggiamenti per elementi strutturali (fondazioni, pilastri, travi, ecc.), per elementi non strutturali (pavimenti, tramezze, serramenti, ecc.) e per le adduzioni impiantistiche preesistenti (collettori fognari, tubazioni idriche e del gas, ecc.).*	\	Si prende atto delle informazioni tecniche citate nella lettera. Le tematiche richieste verranno sviluppate in fase di progettazione esecutiva, una volta acquisito dalla proprietà il progetto con carpenteria delle fondazioni e stato di consistenza attuale dell'edificio.	SI
157	Saottini Auto Spa	Desenzano	Nessun Protocollo	19/11/2014	lettera erronamente indirizzata al MIT anziché al MATTM	*[...] si richiede la consegna della seguente documentazione* *[...]* *3. Analisi degli effetti delle vibrazioni indotte dall'esercizio della linea TAV (passaggio dei treni ad alta velocità) con valutazione e stima di possibili danneggiamenti sia per la struttura portante sia sugli elementi non strutturali ed impiantistici.* *4.Analisi degli effetti delle vibrazioni e della rumorosità indotta dall'esercizio della linea TAV (passaggio dei treni ad alta velocità) nei riguardi del personale presente nell'edificio evidenziando eventuali problemi di fruibilità ed agibilità dell'edificio.*	\	Il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) e il loro posizionamento è il risultato dell'applicazione di un modello matematico basato sulle caratteristiche della sorgente e del ricettore finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative. Anche per quanto concerne la componente vibrazioni, è stato condotto apposito studio per individuare le aree che necessitano di interventi per ridurre la trasmissione delle vibrazioni. Con riferimento allo studio dell'impatto delle vibrazioni sugli impianti potrà essere effettuato in fase di progettazione esecutiva	SI Già previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
161	Cave di Ghedi CDG	Ghedi	Nessun Protocollo	27/11/2014	Lettera pervenuta anche a Cepav Due ma non presente sul sito MATM	*Premesso che la scrivente società è proprietaria di una cava di sabbia e ghiaia all'interno del piano provinciale dell'ATE 42 (unica proprietaria all'interno dell'ambito) nel Comune di Ghedi (BS) ad una distanza di circa 500 metri del tracciato dell'ipotizzata nuova linea ferroviaria A.V. / A.C., con la presente chiede che venga valutata la possibilità attraverso la realizzazione dell'opera pubblica citata in oggetto, di poter approfondire la quota di escavazione al fine di recuperare almeno 5.000.000 mc per il soddisfacimento delle necessità dei materiali per l'opera medesima. Tale cava è oggi coltivata in asciutto ad una profondità massima di escavazione di -7 metri e con una profondità della falda a -22 metri del piano campagna. La superficie di tale proprietà è di circa mq. 630.000 corrispondente ai mappali 4 / 5/21-1/21-2/22/24 del foglio n. 5 NCT del Comune di Ghedi (BS). Mi preme sottolineare l'ottima viabilità di cui è dotata la cava, la qualità della materia prima e soprattutto la valenza ambientale che tale nostra proposta possa rappresentare per l'intera collettività. Infatti potenziando la cava in oggetto si potrebbe evitare di aprire ulteriori ferite nel territorio.[...]*	\	Il proponente ritiene che possano essere recepite le richieste pervenute dal territorio e quindi che possa essere modificato il progetto solo in concomitanza dell'attuazione contemporanea delle seguenti condizioni che costituiscono, di fatto, una ridistribuzione dei punti di estrazione, compatibile con una distribuzione delle cave equilibrata lungo il tracciato ferroviario. Qualora una sola delle seguenti condizioni non fosse ritenuta opportuna il proponente conferma la richiesta delle 7 cave di prestito come ipotizzate in PD e sommariamente riepilogate in precedenza. Di seguito si riporta quindi la soluzione complessiva e trasversale ipotizzata a seguito del confronto con il territorio: • Conferma della cava sita nel Comune di Lograto. Tale cava è territorialmente strategica per il reperimento di inerti e quindi irrinunciabile, anche in considerazione alla posizione ed alla vicinanza alle aree di lavoro che minimizzano il percorso dei mezzi e quindi riducono l'impatto complessivo della realizzazione dell'opera. Occorre inoltre sottolineare che per la cava in oggetto è previsto per il totale ritombamento a piano campagna e la restituzione delle aree alla loro funzionalità originaria entro il termine di completamento dei lavori. • Possibilità di sfruttare la cava posta nell'ATE n. 26. Considerato che allo stato l'ATE è già stato in parte coltivato, si ritiene plausibile una autorizzazione per una nuova escavazione fino ad una quota di -35 mt, come previsto dalle schede del piano cave dell'ATE 26 ristabilendo il piano agricolo alla nuova quota. Gli Enti ed il proprietario della cava sono favorevoli a tale significativo potenziamento, che evita devastazione di nuove aree. Tale cava era stata segnalata quale cava	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
636	PGS Asfalti	Intera tratta	Nessun Protocollo	12/12/2014	Lettera pervenuta anche a Cepav Due ma non presente sul sito MATM	*[...] La società è titolare di autorizzazioni provinciali in tre diversi siti estrattivi, tutti di proprietà, inseriti rispettivamente negli ambiti ATEg25 in comune di Rezzato, ATEg40 in comune di Ghedi e ATEg50 in comune di Leno. L' Ateg25, così come inserito nel Piano Provinciale cave settore sabbia e ghiaia (approvato dal Consiglio Regionale della Lombardia e pubblicato sul BURL in data 25.01.2005) mantiene ad oggi, oltre a quanto autorizzato, un volume disponibile pari a circa mc 7.000.000, (come indicato nelle schede di Piano che si allegano). Si precisa che, oltre alle riserve sopradescritte, risultano ad oggi regolarmente autorizzati circa mc 2.500.000 nell'ambito. Tale volume residuo è il risultato del giacimento potenzialmente sfruttabile risultante dalla coltivazione di tutta l'area inserita e perimetrata come Ambito Territoriale Estrattivo, alle profondità raggiungibili, in aggiunta a quanto assentibile con le previsioni volumetriche del Piano Provinciale Cave. In effetti il quantitativo autorizzato ai soggetti operanti nell' ATE determinano la coltivazione solo di alcune porzioni di ambito e non alla profondità massima raggiungibile. Pertanto ne deriva una disponibilità areale e volumetrica tale da poter garantire l'approvvigionamento di un volume indicato nella scheda cli piano, attivando le procedure che la norma regionale prevede in accordo con i soggetti titolari o proprietari delle aree. Vi è da ricordare che l' Ate 25 ha già completato tutte le opere di mitigazione ambientale e di compensazione, che hanno interessato tutto il perimetro dell' ATE risultando perciò già dotato di quelle opere accessorie e di contenimento degli impatti che l' attivazione di nuove cave dovrebbe mettere in cantiere. Inoltre come previsto nel Progetto di gestione produttiva dell' ATE e nelle singole autorizzazioni rilasciate ai soggetti operatori, sono in corso le azioni di monitoraggio ambientale che a breve verranno implementate con il posizionamento di centraline di rilevamento fisse. Si aggiunga a ciò l'ubicazione defilata dell 'ATE, tra la tangenziale sud di Brescia e l 'autostrada A4, con opere di completamento e miglioria della rete viaria che sono in corso di realizzazione a spese degli operatori: sarà attivato il nuovo svincolo di Rezzato in entrata/uscita dalla tangenziale sud ancor più prossimo alle aree di cava. Ovviamente a maggior completezza d'informazione*	\	Il proponente ritiene che possano essere recepite le richieste pervenute dal territorio e quindi che possa essere modificato il progetto solo in concomitanza dell'attuazione contemporanea delle seguenti condizioni che costituiscono, di fatto, una ridistribuzione dei punti di estrazione, compatibile con una distribuzione delle cave equilibrata lungo il tracciato ferroviario. Qualora una sola delle seguenti condizioni non fosse ritenuta opportuna il proponente conferma la richiesta delle 7 cave di prestito come ipotizzate in PD e sommariamente riepilogate in precedenza. Di seguito si riporta quindi la soluzione complessiva e trasversale ipotizzata a seguito del confronto con il territorio: • Conferma della cava sita nel Comune di Lograto. Tale cava è territorialmente strategica per il reperimento di inerti e quindi irrinunciabile, anche in considerazione alla posizione ed alla vicinanza alle aree di lavoro che minimizzano il percorso dei mezzi e quindi riducono l'impatto complessivo della realizzazione dell'opera. Occorre inoltre sottolineare che per la cava in oggetto è previsto per il totale ritombamento a piano campagna e la restituzione delle aree alla loro funzionalità originaria entro il termine di completamento dei lavori. • Possibilità di sfruttare la cava posta nell'ATE n. 26. Considerato che allo stato l'ATE è già stato in parte coltivato, si ritiene plausibile una autorizzazione per una nuova escavazione fino ad una quota di -35 mt, come previsto dalle schede del piano cave dell'ATE 26 ristabilendo il piano agricolo alla nuova quota. Gli Enti ed il proprietario della cava sono favorevoli a tale significativo potenziamento, che evita devastazione di nuove aree. Tale cava era stata segnalata quale cava	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
NE01	Parco del Monte Netto		336	06/11/2014	Lettera pervenuta anche a Cepav Due ma non presente sul sito MATM	*Alla luce della documentazione depositata, non si può non riconsiderare lo scenario insediativo-territoriale, sociale e trasportistico, in quanto quello assunto a riferimento undici anni fa (se non addirittura 23 anni fa, in occasione dello studio di fattibilità della sua valutazione) è certamente obsoleto. Per questo motivo non pare logico affrontare un investimento di tale portata tenendo buone le risultanze della VIA del 2003. In undici anni anche il panorama nazionale ed internazionale, oltre che coscienza della popolazione rispetto alle esigenze di uno sviluppo rispettoso dell'ambiente, sono molto mutate.* *Si chiede pertanto il rifacimento completo della procedura di VIA sull'intero lotto funzionale.* *– Le descrizioni delle aree di intervento risultano burocraticamente sommarie e di poca utilità al riconoscimento dei caratteri, dei valori e dei disvalori.*	\	Con riferimento alla richiesta di rifacimento della procedura di VIA ed alle critiche attinenti al SIA dell'intera opera, premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa presente che il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Si osserva inoltre che a seguito di tale delibera dalla fine del 2003 la fascia di territorio interessata dalle opere è stata oggetto di vincolo preordinato all'esproprio. Per quanto riguarda l'impatto paesaggistico, questo è stato oggetto di integrazioni nel corso della procedura VIAS a seguito delle richieste pervenute da MiBACT e MATTM. Vedi anche i punti BO01, CP01, DE12, LO01, MA02, PO01, TO01.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
NE02	Parco del Monte Netto		336	06/11/2014	Lettera pervenuta anche a Cepav Due ma non presente sul sito MATM	*– Non risulta, perché non viene data una descrizione neppure sommaria, che siano state valutate alterative alle localizzazioni proposte per le varie tipologie di insediamento come risulta previsto dall'art. 27, co. 5, let. d) del Dlgs. 152/2006.*	\	Il tema è anche oggetto di richiesta di integrazioni di cui alla lettera del MATTM prot. CTVA-2014-0004376 del 23.12.2014; le integrazioni sono state trasmesse dal Consorzio Cepav due al MATTM in data 06.02.2015. Vedi anche RL437, CP02, FL01, FL44, PO03.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
NE03	Parco del Monte Netto		336	06/11/2014	Lettera pervenuta anche a Cepav Due ma non presente sul sito MATM	*– Non si è tenuto in alcun conto il tema del consumo di suolo che, anche se considerato 'temporaneo' e al di là degli indennizzi monetari, costituisce pur sempre un elemento di forte impatto ambientale per la modificazione degli equilibri ecologici, per l'impoverimento del sistema agricolo e per la riduzione di produttività del suolo ripristinato.*	\	Le aree di cantiere sono state ubicate secondo criteri che hanno privilegiato le aree a minor valore agricolo-ambientale, compatibilmente con i vincoli tecnici. A seguito del confronto con gli Enti si provvederà a rivedere ulteriormente il piano di cantierizzazione riconfinando le aree ed in alcuni casi rubicando le aree. Vedi anche i punti CP02, FL01, FL44, PO04.	SI Condizionato

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
NE04	Parco del Monte Netto		336	06/11/2014	Lettera pervenuta anche a Cepav Due ma non presente sul sito MATM	*– È sorprendente che il tema dell'impatto paesaggistico venga affrontato semplicemente come occultamento degli elementi distonici e contrastanti come quelli introdotti dalle aree di cantiere. A pag. 21 della Relazione dello Studio di Impatto Ambientale si legge "dove sono previste dune perimetrali realizzate con il terreno di scotico. [...J costituirà, [...] un elemento di attenuazione dell'impatto paesaggistico, che potrà essere integrato con interventi di inarbustimento a lato delle dune stesse." Tale affermazione sembra non considerare il carattere distintivo del paesaggio agrario attraversato dal tracciato che, almeno fino a Montichiari, è completamente pianeggiante e privo di 'dune' che costituiranno una anomalia morfologica e pertanto una evidente intrusione paesaggistica.*	\	L'approfondimento della valutazione degli impatti dovuti alle attività di cantierizzazione sono oggetto di integrazioni alla documentazione ambientale così come richiesto dal MATTM e inviate a quest'ultimo il 04.02.2015. Vedi anche i punti CP03, FL45, PO05.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
NE05	Parco del Monte Netto		336	06/11/2014	Lettera pervenuta anche a Cepav Due ma non presente sul sito MATM	*– lo studio di Impatto Ambientale prende in considerazione quali aree di potenziale criticità paesaggistica situate nella provincia di Brescia solo l'imbocco est galleria Lonato - progressiva km. 110, il sistema Frassino - Raccolto - Mincio, dalla progressiva km. 122,3 alla progressiva km. 125.2. Dimentica però di evidenziare e pertanto di valutare tutta la fascia ai piedi del Monte Netto attraversata dall'infrastruttura e sede dì diverse aree di cantiere. Si ricorda al riguardo che il Monte Netto è Parco Regionale cd è classificato dal PPR fra gli elementi identificativi del paesaggio regionale.*	\	Premesso che occorre tener conto che la posizione del cantiere L.2.O.4 è strategica per la realizzazione del viadotto, l'area del cantiere sarà ridotta in estensione e si è inoltre disponibili, in fase di Progettazione Esecutiva, a concordare con il Comune una possibile rilocalizzazione della porzione di cantiere eliminata. Vedi anche punti CP03, FL01, FL45, PO05.	SI parziale

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
NE06	Parco del Monte Netto		336	06/11/2014	Lettera pervenuta anche a Cepav Due ma non presente sul sito MATM	*– lo Studio di Impatto Ambientale non effettua alcuna valutazione in relazione all'andamento altimetrico della TAV/AC in relazione a quello della già realizzata SP19. Al riguardo, parrebbe (non esistono sezioni o profili che contemplino entrambe le infrastrutture) che il profilo altimetrico della TAV/AC non coincida con quello della SP19 ma si posizioni ad una quota superiore aumentando l'interferenza/occlusione visiva da nord verso sud proprio in direzione del Monte Netto e che al riguardo non siano descritti gli interventi di mitigazione impiegati.*	\	Il profilo altimetrico della linea ferroviaria è il minore possibile tenendo conto dei vincoli territoriali e di progetto (specifici per le infrastrutture ferroviarie ad alta velocità). Gli interventi di mitigazione ambientale previsti sono riportati negli elaborati contenuti nella parte 18 del progetto definitivo. Vedi anche i punti RL057, RL063, RL064, CP03, FL01, FL45, PO06.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
NE07	Parco del Monte Netto		336	06/11/2014	Lettera pervenuta anche a Cepav Due ma non presente sul sito MATM	*– Non è previsto alcun progetto di ripristino delle aree utilizzate per la cantierizzazione, una volta esaurita la loro funzione, che consenta una qualsiasi valutazione*	\	Tutte le aree interessate da opere di cantierizzazione verranno ripristinate alla situazione preesistente. Vedi anche il punto NE25. Il tema è stato affrontato anche ai punti RL037, RL139, RL415, AZ05, BO24, CP08, CP13, FL02, FL45, FL46, FL67, LO02, PO08, SZ02.	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
NE08	Parco del Monte Netto		336	06/11/2014	Lettera pervenuta anche a Cepav Due ma non presente sul sito MATM	*Si rimarca anche l'attenzione al cronoprogramma degli interventi mitigativi e delle opere necessarie alla cantierizzazione, con l'indispensabilità dell'adeguamento delle sedi viarie utilizzate per i cantieri, per evitare l'utilizzo di tracciati alternativi, anche temporaneamente.*	\	Dove necessario è stato previsto il risezionamento delle viabilità esistenti. Vedi anche i punti CP07 e PO07.	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
NE09	Parco del Monte Netto		336	06/11/2014	Lettera pervenuta anche a Cepav Due ma non presente sul sito MATM	*Si considera infine imprescindibile prevedere:* *- Il ripristino dei luoghi e di recupero ambientale a fine cantiere con le garanzie adeguate in termini fidejussori ed un piano definitivo di ripristino;* *- Il ripristino ambientale delle aree dedicate alle piste di cantiere;* *- la realizzazione di adeguate opere mitigative lungo il tratto ferroviario la cui altezza superi di 0,50 mt. il piano di campagna.*	\	Tutte le aree interessate da opere di cantierizzazione verranno ripristinate alla situazione preesistente. Le opere mitigative necessarie sono già definite in progetto. Vedi anche i punti RL037, RL139, RL415, AZ05, BO24, CP08, CP13, FL02, FL45, FL46, FL67, LO02, PO08, SZ02.	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
NE10	Parco del Monte Netto	Flero	336	06/11/2014	Lettera pervenuta anche a Cepav Due ma non presente sul sito MATM	*1. Le osservazioni alla opere di cantierizzazione per il cantiere L.2.0.4 sono relative alla sua dimensione, al forte impatto ambientale prodotto connesso alla presenza di elementi sensibili.* *Il cantiere operativo L.2.0.4 è di 122.570 m^2 ed, oltre che per le sue dimensioni, risulta impattante per:* *- l'interferenza con il Parco Agricolo Regionale del Monte Netto, che viene attraversato dalla linea e dal cantiere;* *- le "Area di valore paesistico-ambientale ed ecologico" individuate in corrispondenza del cantiere L.2.0.4 dal Piano di Governo del Territorio del Comune (cfr. PGT, Documento di piano, tavola n .2 - Sintesi delle previsioni di Piano Del. Di C.C. n. 3 del 24.03.2012);* *- la Rete Ecologica Regionale che qualifica l'aree in parte come corridoio ecologico primario ed in parte come elemento di connessione ecologica secondaria (cfr. PGT, Documento di pinno, tavola o. 2 - Sintesi delle previsioni dì Piano Del. Di C.C. n. 3 del 24. 03. 2012);* *- il reticolo idrico minore le cui conseguenze sono già evidenziate in altre osservazioni;* *- due zone umide a ridosso della linea. In particolare la cosiddetta 'pista di cantiere non bitumata', nel tratto posto ad ovest dell'area di intervento, lambisce una zona umida rappresentando, data la frequentazione che avrà, una forte perturbazione con l'ecosistema insediato a causa del rumore, delle polveri, del traffico. La pista rappresenterà inoltre una barriera che interromperà le relazioni che la zona umida stabilisce con l'unico ambito non urbanizzato che residuava. [...] Si segnala inoltre che la descrizione del cantiere risulta incompleta in quanto riporta solo alcune indicazioni relative alle aree per la produzione dei manufatti. Non vengono al contrario descritte tutte le altre costruzioni indicate invece nella planimetria . Si chiede pertanto che tale cantiere venga ridimensionato e ricollocato a nord della SP19, in un lotto intercluso - e quindi di per sé già compromesso sotto il profilo ambientale - poiché circondato da tre lati da aree produttive esistenti e dall'ultimo lato dal Raccordo Autostradale SP 19 (Figura 1). In questo modo si darebbe attuazione al principio più volte espresso della limitazione del*	\	Premesso che occorre tener conto che la posizione del cantiere L.2.O.4 è strategica per la realizzazione del viadotto, l'area del cantiere sarà ridotta in estensione e si è inoltre disponibili, in fase di Progettazione Esecutiva, a concordare con il Comune una possibile rilocalizzazione della porzione di cantiere eliminata. Vedi anche i punti RL454 e FL03.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
NE11	Parco del Monte Netto		336	06/11/2014	Lettera pervenuta anche a Cepav Due ma non presente sul sito MATM	*2. La costruzione della linea A.C./A.V. e delle relative opere di cantierizzazione, interessa il territorio del Comune di Flero determinando interferenze dirette (quelle tra i canali principali del Reticolo Idrico e la realizzanda linea A.V/A.C.) ed altre indirette (quali quelle tra i canali e le opere di ripristino della viabilità e dei servizi interferiti con la realizzanda linea A.V./A.C.) con le opere del Reticolo Idrico Minore (R.I.M.) di competenza del comune stesso e di altri soggetti privati. Tali interferenze, nel tratto di specifico interesse, vengono indicate solo sommariamente nel progetto definitivo e non consentono le necessarie valutazioni di carattere idraulico.* *È quindi necessario segnalare che i manufatti interferenti costituiscono di fatto quell'insieme di opere, impianti e reti con rilevanti funzioni idrauliche attraverso le quali si provvede alla regolazione delle acque ed allo scolo delle medesime ai fini della difesa del suolo. Queste ultime rivestono pertanto un interesse pubblico generale primario in quanto tutelano l'insediato urbano, le infrastrutture esistenti ed il territorio agricolo, oltre ad assumere una rilevante funzione di tipo paesistico/ambientale. Le nuove opere finalizzate alla cantierizzazione, ma più in generale, alla realizzazione della nuova linea A.V./A.C., in un complesso organico, non possono avere incidenza sul deflusso delle acque, pena esporsi al rischio di gravissimi danni e arrecare pregiudizio al territorio comunale. La tutela del territorio e delle infrastrutture irrigue-idrauliche appartenenti al Reticolo Idrico Minore rientra nell'ambito delle competenze dell'Amministrazione Comunale così come definite dalla Delibera Giunta Regionale n.VII/7868 del 25 gennaio 2002 e s.m.i. con particolare riferimento alla D.G.R. 31 ottobre 2013 n.X/883, e più precisamente agli elaborati costituenti il Documento di Polizia Idraulica del Reticolo Idrico Minore del Comune di Flero "Elaborato normativa" che in conformità alle linee giuda regionali disciplina la materia con l'intento di perseguire l'obiettivo di salvaguardia del reticolo idrografico e di protezione dei rischi naturali o conseguenti alle sue modifiche e trasformazioni. [...]*	\	Il reticolo idrografico verrà ripristinato garantendo la continuità idraulica. Vedi anche punto FL49.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
NE12	Parco del Monte Netto		336	06/11/2014	Lettera pervenuta anche a Cepav Due ma non presente sul sito MATM	*2. [...] Le indicazioni progettuali della linea A.C./A.V. non sono sufficientemente approfondite per consentire la corretta valutazione, a causa della tipicità delle infrastrutture idraulico - irrigue interessate e del delicato equilibrio dell'assetto idraulico del territorio attraversato dalla nuova linea ferroviaria e dalle relative nuove opere di cantierizzazione, peraltro ingenti data la natura dell'opera da realizzare, che richiedono il ridisegno del sistema irriguo per tutti i mappali interessati dalla viabilità di servizio alla nuova infrastruttura durante la fase di cantierizzazione, per il collegamento delle aree necessarie alla logistica, siano esse aree di cantiere operativo, logistico, di armamento, tecniche o di stoccaggio. Si chiede pertanto, per un approfondito esame tecnico delle soluzioni proposte, di poter disporre degli elementi integrativi che vengono di seguito indicati:* *- individuazione delle interferenze idrauliche con il R.I.M. sul supporto catastale e a loro restituzione in opportuna scala del rilievo dello stato di fatto sia planimetrico che altimetrico;* *- individuazione delle interferenze irrigue sul supporto catastale e la loro restituzione in opportuna scala del rilievo dello stato di fatto sia planimetrico che altimetrico;*	\	Quanto richiesto sarà approfondito nel progetto esecutivo. Vedi anche punti FL05 e FL59.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
NE13	Parco del Monte Netto		336	06/11/2014	Lettera pervenuta anche a Cepav Due ma non presente sul sito MATM	*2. [...] Si chiede pertanto, per un approfondito esame tecnico delle soluzioni proposte, di poter disporre degli elementi integrativi che vengono di seguito indicati:* *[...]* *- individuazione del frazionamento dei mappali interessati dalle opere principali (linea A.V./A.C.) e dalle opere provvisionali pe r la realizzazione del cantiere su supporto cartografico catastale;* *- predisposizione degli elaborati progettuali definitivi delle nuove opere idrauliche-irrigue appartenenti al R.I.M.;* *- predisposizione degli elaborati progettuali definitivi delle nuove opere irrigue necessarie per garantire l'irrigazione dei terreni frazionati dalla nuova linea A .V./A.C.;* *- individuazione delle viabilità accessorie per le manovre, ispezioni, manutenzioni sul reticolo idraulico-irriguo e per l'accesso a i terreni agricoli;* *- predisposizione del fascicolo di manutenzione delle nuove opere idraulico-irrigue e prevederne la copertura finanziaria;* *in mancanza dei quali si esprimere parere negativo per quanto di competenza alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale avviata per la cantierizzazione.*	\	Le richieste relative alle viabilità accessorie saranno sviluppate in fase di progettazione esecutiva. Il Proponente non si farà carico della manutenzione delle nuove opere idrauliche e irrigue, ad eccezione della porzione d'opera sotto il sedime ferroviario. Vedi anche i punti RL174, FL05, FL06, FL07, FL59.	SI parziale

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
NE14	Parco del Monte Netto		336	06/11/2014	Lettera pervenuta anche a Cepav Due ma non presente sul sito MATM	*[...] Si segnala inoltre, a titolo esemplificativo e non esaustivo, che gli elaborati progettuali delle nuove opere irriguo-idrauliche necessarie per risolvere le interferenze per la cantierizzazione dovranno: - soddisfare i criteri di dimensionamento impartiti dalla D.G.R. X/883 del 31/10/2013 e dall'Autorità di Bacino del Fiume Po, oltre che conformarsi alle specifiche disposizioni contenute nell'"Elaborato normativo" del Documento di Polizia Idraulica del Reticolo Idrico Minore del Comune di Flero; - prevedere raccordi alla rete esistente sia a monte che a valle da estendersi per tutta l'estensione della fascia di rispetto ferroviaria (50 m), oltre che nei tratti interessati dalle opere per la cantierizzazione; - prevedere il rivestimento dei tratti di canale in sede di nuova esecuzione secondo le indicazioni dell'ingegneria naturalistica; - individuare le viabilità accessorie per le manovre, ispezioni e manutenzioni ai manufatti idraulici; - prevedere sotto passi o sovrappassi di grandi dimensioni associati ai manufatti idraulici più importanti, per costituire passaggi ecologici e collegamento alla viabilità di servizio della rete irriguo-idraulica; - prevedere a valle della nuova linea ferroviaria ad A.V./A.C e relative opere di cantierizzazione, le nuove opere irrigue necessarie per garantire l'irrigazione dei terreni frazionati secondo tipologie e modalità da concordare anche con l'utenza irrigua privata; [...]*	\	Le opere idrauliche saranno realizzate ai sensi delle normative vigenti e affinamenti saranno possibili in fase di progettazione esecutiva. Vedi anche FL08, FL50.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
NE15	Parco del Monte Netto		336	06/11/2014	Lettera pervenuta anche a Cepav Due ma non presente sul sito MATM	*[...] Si segna la inoltre, a titolo esemplificativo e non esaustivo, che gli elaborati progettuali delle nuove opere irriguo-idrauliche necessarie per risolvere le interferenze per la cantierizzazione dovranno: [...]* *- prevedere a monte della nuova linea ferroviaria ad A.V./A .C e relative opere di cantierizzazione, le nuove opere di colo dei terreni e di collega mento necessarie per evitare il ristagno sui terreni frazionati;* *- prevedere, le viabilità accessorie per l'accesso ai terreni ed alla rete irrigua minore;* *- prevedere opere di mitigazione ambientale e di ripiantumazione lungo gli argini dei nuovi canali* *- prevedere le modalità di raccolta delle acque di prima pioggia relative ai cantieri e alle aree di stoccaggio mantenendo il principio di invarianza idraulica.* *Si osserva inoltre, vista la recente esperienza relativa alla cantierizzazione del Raccordo Autostradale SP19, le opere idrauliche qualora previste dovranno essere comunicate all'autorità competente con effettivo rilascio di permesso e oneri manutentori, in quanto l'autorizzazione della VIA non esclude le altre procedure amministrative che devono comunque essere portate a termine. Si chiede pertanto che tali obblighi vengano scrupolosamente rispettati.*	\	L'irrigazione dei terreni frazionati e l'accessibilità ai manufatti irrigui-idraulici per la manutenzione è garantita. In ogni caso gli aspetti evidenziati saranno migliorati e dettagliati in fase di progettazione esecutiva anche mediante il confronto con gli Enti di competenza. Lungo gli argine dei canali non è prevista la piantumazione di essenze arboree e/o arbustive al fine di consentire la regolare manutenzione dei canali stessi. La raccolta delle acque di prima pioggia relative ai cantieri e alle aree di stoccaggio mantenendo il principio di invarianza idraulica è già prevista. Le modalità saranno dettagliate nella fase di redazione del P.E. Vedi anche i punti FL08, FL09, FL10, FL50.	SI parziale

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
NE16	Parco del Monte Netto		336	06/11/2014	Lettera pervenuta anche a Cepav Due ma non presente sul sito MATM	*3. Il progetto della linea prevede la realizzazione di un viadotto sul fiume Mella. Si segnala che la zona a sud del viadotto previsto e dell'esistente viadotto del "Raccordo autostradale tra il casello di Ospitaletto (Ati), il nuovo casello di Poncarale (A21) e l'aeroporto di Montichiari" è soggetta ad esondazione. Si ritiene che il posizionamento di ulteriori pile per la realizzazione del secondo viadotto crei un impatto significativo per quanto riguarda la gestione delle acque superficiali di un fiume del reticolo idrico primario. Si fa notare inoltre che dai documenti dello SIA non è ancora stata svolta la verifica idraulica, ma essa non può essere non contenuto rinviabile al progetto esecutivo, in quanto comporta la necessità di valutare ora gli impatti di eventuali modifiche alle soluzioni progettuali. Si chiede quindi una soluzione alternativa da concordare con l'amministrazione comunale, come ad esempio l'allargamento del letto del fiume, sempre fatti salvi gli impatti derivanti che andranno compiutamente valutati. Si dovranno anche valutare le modifiche nelle fasce fluviali derivanti dagli interventi in alveo, concordando con l'autorità di bacino competente ogni opera, avendo la massima attenzione al dissesto idrogeologico. Si segna la inoltre che l'intervento sarà impattante anche sulla Rete Ecologica Regionale, la quale costituisce elemento primario nella progettazione urbanistica da recepire obbligatoriamente negli strumenti di governo del territorio.*	valorizzazione ai punti AB01 e AB02	Su indicazione dell'Autorità di Bacino del fiume Po, si adotteranno gli interventi opportuni come indicato ai punti AB01 e AB02. Vedi anche i punti CP11 e CP12.	SI parziale

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
NE17	Parco del Monte Netto		336	06/11/2014	Lettera pervenuta anche a Cepav Due ma non presente sul sito MATM	*4. Nel caso in cui l'osservazione 1 non fosse accettata, per quanto riguarda il cantiere operativo L.2.0.4 non è possibile non esprimere alcune osservazioni relative anche agli impatti ambientali ed in particolare a quelli idraulici.* *Per le aree agricole della bassa Bresciana è estremamente importante la gestione dlle acque attraverso il reticolo idrico minore. Oltre agli aspetti paesaggistici legati alla presenza di rogge e fontanili ci sono anche aspetti connessi all'agricoltura e all'assetto idrogeologico visto il ruolo rilevante di rogge e canali quale elemento per lo smaltimento delle acque meteoriche in caso di eventi intensi - che non possono essere trascurati. Si segnala quindi la necessità di verificare la continuità del reticolo minore lungo tutta la linea, affinché venga mantenuta la possibilità di irrigazione di tutte le Aree agricole circostanti la linea sia in fase di realizzazione dell'opera che dopo la chiusura del cantiere. In questo modo una maggiore sicurezza sotto il profilo idrogeologico verrà garantita. [...]*	\	Nel Progetto Definitivo sono individuate le interferenze idrauliche con la linea AV/AC, e riportate nell'Allegato A della relazione idrologica (Parte 4 degli Elaborati di PD) e nelle "Planimetria e generali delle interferenze idrauliche della linea AC Br-Vr e bacini relativi" (Parte 4) oltre che rappresentate sulle tavole "Planimetria sistemazioni idrauliche di linea" a scala 1:1000 (Parte 15) . Le interferenze sono relative ad un reticolo principale, ad un reticolo secondario e ad alcuni canali irrigui . Maggiori dettagli sul reticolo idrico minore, in merito alle richieste qui formulate, saranno sviluppati in fase di redazione del PE. Si vedano anche i punti RL054, RL416, RL177, BC12, BC14, GC04, BV02, PO12.	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
NE18	Parco del Monte Netto	Flero	336	06/11/2014	Lettera pervenuta anche a Cepav Due ma non presente sul sito MATM	*4. [...] Per quanto riguarda il cantiere L.2.0.4 l'ipotesi di tombinatura può creare problemi solto diversi punti di vista:* *- i corsi d'acqua sono alimentati anche da fontanili la cui chiusura eliminerebbe un'area di interesse ambientale importante;* *- vengono impattnte direttamente due zone umide parte del Parco Agricolo Regionale del Monte Netto;* *- a ridosso dell'area del cantiere e della viabilità ad esso connesso esistono due pozzi privati utilizzati per l'irrigazione (uno al confine con il cantiere armamento Gardesana e uno in coincidenza della pista di cantiere prossima al cavalcavia che supera sia il Raccordo Autostradale che la linea A.C./A.V.) quindi è evidente che le aziende agricole che li utilizzano debbano essere messe in condizione di poter continuare le loro attività prevedendo la realizzazione di altri pozzi in un luogo raggiungibile;* *- è presente un pozzo pubblico dal quale verrà attinta acqua per le lavorazioni di cantiere, tuttavia non è chiaro il cono di depressione determinato da un tale utilizzo e se questo risulti significativamente impattante;* *- sono presenti nell'area occupata dal cantiere una serie di fossi di derivazione che servono per l'irrigazione che devono essere mantenuti per garantire l'utilizzo dei fondi agricoli senza l "'indennizzo ad incolto", ma mantenendo la propria produzione.* *Per i motivi sopra descritti si chiede che vengano valutate soluzioni diverse e che vengano salvaguardati gli aspetti naturalistico-ambientali e tutti i manufatti esistenti.* *Si ribadisce inoltre che alla fine dell'utilizzo dell'area di cantiere ogni corso d'acqua dovrà essere ripristinato comprese le rive con le specie arboree ora esistenti.*	\	In fase di progettazione esecutiva saranno definite con precisione tutte le risoluzioni delle interferenze idrauliche. A fine lavori i corsi d'acqua saranno ripristinati secondo le condizioni ante operam. Si veda anche FL57.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
NE19	Parco del Monte Netto	Capriano del Colle	336	06/11/2014	Lettera pervenuta anche a Cepav Due ma non presente sul sito MATM	*5. L'area di stoccaggio L.2.S.T.22 localizzata nel comune di Capriano del Colle è identificabile nella tavola che indica le aree e la viabilità di cantiere IN0500DE2P5CAOOOOO190 (in particolare relativa al cantiere L.2.0.4 sito nel comune di Flero) a causa dell'utilizzo di una cartografia obsoleta ricade quasi interamente su un complesso residenziale di recente ultimazione di circa 92 unità abitative (Cascina S. Giorgio).* *Si chiede pertanto che l'area di stoccaggio L.2.S.T.22 venga trasferita altrove, valutando correttamente gli impatti di alternative localizzative, dato che le dimensioni disponibili tra l'area residenziale ed il fiume Mella sono esigue e non raggiungono i circa 58.000 m^2 previsti per l'arca di stoccaggio.* *Si prediligano alternative localizzative su aree intercluse o dismesse, che non comportino consumo di nuovo suolo.* *Tale attenzione da considerare un carattere imprescindibile di una buona progettazione, ma il progetto ne risulta completamente carente*	\	In sede di PE si procederà alla rilocalizzazione dell'area di Stoccaggio. Vedasi anche controdeduzione CP10 del Comune di Capriano del Colle. Si veda anche RL143 e CP10.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
NE20	Parco del Monte Netto		336	06/11/2014	Lettera pervenuta anche a Cepav Due ma non presente sul sito MATM	*6. Facendo riferimento alla documentazione "Relazione generale dei Flussi di Transito" rev. O del 31.03.2014 ed alla relativa "Planimetria di individuazione della viabilità con indicazione dei flussi di transito" rev. 1 del 01.07.2014, in riferimento all'ambito comunale di Flero (Bs), si rileva che per lo studio del traffico sono stati considerati i dati delle strade statali e provinciali effettuati in". ..rilievi in un giorno feriale infrasettimanale nel periodo ottobre - dicembre 2004". Viene inoltre genericamente riportato "Sono stati comunque consultati i dati pubblici relativi al "Piano del Traffico della viabilità extraurbana" (ultima modifica 30/05/2011) senza rilevare particolari scostamenti di dati utilizzati nel progetto..."* *Si ricorda che, ai sensi dell'art. 36 del CdS, comma 5, il Piano del Traffico {urbano o extraurbano) deve essere aggiornato ogni due anni e quindi dovrebbero essere effettuati con tale cadenza le campagne di rilievo del traffico. Pertanto dati rilevati nell'anno 2004 non possono essere considerati validi e la variazione rispetto al PTVE del 2011 non può considerarsi insignificante. Tale mancanza di dati di traffico, si evidenzia dal fatto che non è stato applicato alcun modello di simulazione del traffico in modo da valutare l'aggravio indotto dal cantiere della Linea AV/AC sulle strade in esercizio. Inoltre gran parte della viabilità nell'ambito del Centro Abitato del Comune di Flero, viene indicata come "viabilità esistente interessata da traffico di cantiere", senza verificare quale peggioramento del Livello di Servizio si avrebbe sulle strade in esercizio. Si rileva che nessuna direttrice dei flussi di traffico con Origine/Destinazione le aree di cantiere interessa la SP 19, l'unica arteria di tipologia autostradale parallela al tracciato AV/AC. Si chiede quindi che venga effettuato un aggiornamento delle indagini di traffico, ed alla luce dei dati raccolti, venga redatta una matrice 0/D per applicare un modello di simulazione del traffico e quindi valutare le direttrici ottimali dei flussi di cantiere, al fine di ridurre il più possibile l'impatto sulla viabilità ordinaria. Di conseguenza calcolare i Livelli di Servizio delle strade in esercizio in funzione del traffico indotto dal cantiere. [...]*	\	L'affinamento sulla scelta delle strade pubbliche percorse dai mezzi di cantiere sarà oggetto della progettazione esecutiva in accordo con le esigenze degli enti. Si vedano anche VE15, FL12, FL38, FL53, FL60.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
NE21	Parco del Monte Netto		336	06/11/2014	Lettera pervenuta anche a Cepav Due ma non presente sul sito MATM	*7. In riferimento alla viabilità diretta alle aree di stoccaggio L.2.A.T.20, L.2.A.T.25 si osserva che non possibile utilizzare la via Coler per raggiungere tali aree a causa delle caratteristiche geometriche e funzionali delle strada non adatta al passaggio di mezzi pesanti. Inoltre anche le piste di cantiere non bitumate hanno un carattere fortemente invasivo e il raccordo con la viabilità presente aumenta in modo consistente il grado di 'perturbazione' ambientale e paesaggistica. Per questi tracciati si ritiene che siano state fatte previsioni senza tener conto delle modifiche avvenute, anche a livello della pianificazione comunale, che non ne consentono più l 'attuazione (ad esempio nel caso della viabilità in loc. Campesana-Caselle dove sono previste aree di stoccaggio). Si chiede pertanto che vengano valutate delle alternative.*	\	Per l'area tecnica L.2.A.T.20. si rimanda alla controdeduzione del punto FL14. L'area tecnica L.2.A.T.25 è fuori tratta (IC BSW)	SI parziale

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
NE22	Parco del Monte Netto		336	06/11/2014	Lettera pervenuta anche a Cepav Due ma non presente sul sito MATM	*8. Si osserva che le aree circostanti la linea sono state valutate come agricole a basso valore naturalistico, tuttavia le stesse sono inserite nel Parco Regionale del Monte Netto appunto a carattere espressamente agricolo, quindi il loro valore dal punto di vista ambientale e paesistico ha una rilevanza alta. Tale valenza è sottolineata sia dal Piano urbanistico vigente nel comune di Flero e Capriano del Colle che sul Piano Territoriale di Coordinamento del Parco. Si chiede pertanto che vengano riviste tali valutazioni sul carattere dei suoli attraversati dalla linee prevedendo adeguate mitigazioni e compensazioni.* *Data inoltre la presenza di numerose aree naturali si chiedono ulteriori misure di protezione tramite recinzioni e/o pannelli delle aree con elementi naturali, quali:* *- fontanili di via Ferretti-Torricelli;* *- impianti arbustivi lungo le scarpate e le area contigue al Raccordo autostradale;* *- vasche di accumulo e fitodepurazione delle acque del Raccordo autostradale;* *- bosco del vaso Fiume;* *- eventuali alberi e alberature nelle vicinanze delle opere.* *Dovrà essere inoltre verificata l'accessibilità ai fondi contigui alla linea per gli agricoltori coi proprietari dei fondi agricoli per esercitare le proprie attività.*	\	Premesso che alcune opere (vasche di accumulo e fitodepurazione del raccordo autostradale, impianti arbustivi lungo le scarpate del raccordo autostradale) non rientrano nelle competenze del Proponente, si fa presente che le opere di mitigazione sono già previste in progetto. Vedasi anche osservazione FL16. Con riferimento ai fondi contigui alla linea per gli agricoltori ed i proprietari dei fondi agricoli, l'accessibilità verrà garantita.	SI parziale

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
NE23	Parco del Monte Netto		336	06/11/2014	Lettera pervenuta anche a Cepav Due ma non presente sul sito MATM	*9. Non avendo a disposizione il profilo altimetrico in affiancamento tra la linea A.C/A.V. ed il Raccordo Autostradale non è possibile definire se le due linee infrastrutturali corrano alla stessa altezza rappresentando un'unica cesura, oppure, a causa delle differenti pendenze che possono essere previste tra una linea ferroviaria ed una stradale le due risultino sfalsate determinando una maggiore interferenza visiva. Tale interferenza potrebbe compromettere la percezione visiva del Monte Netto da Nord verso Sud per tutta la sua lunghezza.* *Si chiede quindi di realizzare un elaborato che mostri l'effetto altimetrico dell'affiancamento delle due linee infrastrutturali e qualora non risultassero allineate si prevedono delle schermature sufficientemente alte da mitigarne l'impatto visivo tramite alberature ad alto fusto, considerando tuttavia compensazioni adeguate al fatto di aver reso impossibile la percezione visiva del Monte Netto a Nord della linea.*	\	Il profilo altimetrico della linea ferroviaria è il minore possibile tenendo conto dei vincoli territoriali e di progetto (specifici per le infrastrutture ferroviarie ad alta velocità). Gli interventi di mitigazione ambientale previsti sono riportati negli elaborati contenuti nella parte 18 del progetto definitivo. Vedi NE06 ed anche i punti RL057, RL063, RL064, CP03, FL01, FL45, PO06.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
NE24	Parco del Monte Netto		336	06/11/2014	Lettera pervenuta anche a Cepav Due ma non presente sul sito MATM	*10. Relativamente alla componente ambientale del rumore si richiama anzitutto la necessità che il progetto esecutivo dell'infrastruttura sia realizzato in conformità a quanto indicato all'alt. 4 del DPR 18/11/'98 n . 459, "Regolamento recante le norme di esecuzione dell'art. I l della Legge 26 ottobre 1995, n. 448, in materia di inquinamento acustico derivante da traffico ferroviario". Si segnala che dalla lettura della documentazione del progetto definitivo relativa alla cantierizzazione emerge come la componente rumore sia valutata in termini assolutamente generali e scarsamente contestualizzati ai siti presenti nel territorio del Parco. Si chiede quindi iu particolare di:* *- indicare nel progetto esecutivo del cantiere per quali porzioni di FAL si intendono utilizzare barriere acustiche e con che altezza;* *- valutare impatti acustici ad hoc analizzando i livelli di rumore prodotti ed i vari cicli di lavoro, vista la prolungata durata temporale delle lavorazioni e le postazioni di lavoro fisse (in particolare l'area di lavoro L.2.0.4). Nello specifico deve essere almeno stimato l'impatto acustico dell'impianto di betonaggio del sito L.2.0.4 e di tutte le opere o attività ad esso connesse, nella consapevolezza che per tale impianto si valuterà. In eventuale opportunità di concessione della deroga alle emissioni acustiche.;* *- valutare la necessità di inserire degli ulteriori punti di monitoraggio acustico, da indicare nel progetto esecutivo, a valle delle precedenti richieste di approfondimento.*	\	Innanzitutto si precisa che il citato DPR 459/98 è applicabile alle sole questioni del rumore ferroviario prodotto dal transito dei treni in fase di esercizio. Per quanto riguarda la fase realizzativa, nel progetto esecutivo, quando saranno ben definite le aree di cantiere ed i layout relativi sarà possibile identificare e dimensionare le barriere acustiche mobili. In fase di avvio lavori, poi, saranno aggiornate le ubicazioni delle postazioni di misura del monitoraggio ambientale in relazione all'effettiva posizione delle sorgenti di potenziale impatto. Vedi anche i punti FL18 e FL61.	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
NE25	Parco del Monte Netto		336	06/11/2014	Lettera pervenuta anche a Cepav Due ma non presente sul sito MATM	*11. Un altro aspetto problematico risulta essere quello delle mitigazioni e della restituzione dei terreni agricoli alle condizioni ante-operam. Si sollevano perplessità sul fatto che lo scotico di 40 cm effettuato nelle aree di cantiere e poi restituito a fine lavori sia sufficiente a garantire una produttività agricola paragonabile a quella esistente e analogamente si ritiene critico che lo stoccaggio di materiali e le lavorazioni del cantiere non costituiscano un inquinamento nei confronti del suolo che li ospita. Si chiede pertanto che le aree agricole interessate dal cantiere e dalla relativa viabilità. vengano restituite alla comunità con condizioni di produttività agricola paragonabili a quelle ante-operam. Si chiede inoltre che venga prevista una polizza fideiussoria legata al ripristino.*	\	Le modalità di scotico e di ripristino delle aree che verranno utilizzate temporaneamente come cantieri e/stoccaggi sono ampiamente collaudate nelle altre tratte di opere AV precedentemente realizzate (Milano-Bologna) o in corso di realizzazione (Treviglio-Brescia) ed hanno garantito una funzionalità all'uso agricolo paragonabile a quella precedente l'intervento. Le strade pubbliche utilizzate per la viabilità di cantiere verranno ripristinate allo stato originario e restituite all'Amministrazione. Le eventuali garanzie saranno espresse negli accordi di occupazione che saranno di volta in volta definiti. Vedi anche i punti BO09, BO24, CP13, FL19, FL48, PO14, TO10.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
NE26	Parco del Monte Netto		336	06/11/2014	Lettera pervenuta anche a Cepav Due ma non presente sul sito MATM	*INTERVENTI COMPENSATIVI RICHIESTI* *A causa della compromissione di due area umide dovuta al passaggio della linea A.C./A.V. si chiede la mitigazione di tale impatto attraverso l'acquisizione e la successiva cessione al comune di Flero o al Parco del Monte Netto dell'area umida ex Sirio (per la quale il comune di Flero ha già un accordo) con le relative pertinenze (ex fornace Sirio e mulino a sud della località Coler). L'area umida in questione è identificata della monografia "Zone umide della pianura bresciana e degli anfiteatri morenici dei laghi d'Iseo e di Garda" (Provincia di Brescia e Regione Lombardia) come "Zona umida di cascina Siria" (n°67) avente particolari emergenze naturalistiche [..] quindi il suo inserimento tra i beni del comune di Flero o del Parco permetterebbe di preservarlo e inserirlo all'interno del sistema della Rete Ecologica Regionale.*	\	La valutazione tecnico economica non risulta possibile data la genericità della richiesta. Vedi anche punto FL23.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
NE27	Parco del Monte Netto		336	06/11/2014	Lettera pervenuta anche a Cepav Due ma non presente sul sito MATM	*INTERVENTI COMPENSATIVI RICHIESTI* *Inoltre si chiede quale compensazione ambientale degli impatti subiti a causa della frammentazione provocata dalla linea, un progetto di ripristino paesistico -ambientale attraverso:* *la valorizzazione delle connessioni centro abitato-Parco ed il particolare di:* ** strada del Torrazzo (via Ferretti-Torricelli) ;* ** via Coler;* ** vaso Fiume;* ** sottopasso via don Maestrini;* ** sottopasso via Caselle;* *- la valorizzazione tratto di rete ecologica lungo la linea attraverso:* ** la naturalizzazione la realizzazione di un percorso (compresa la passerella ciclopedonale via Coler) nell'incluso tra la linea A.C./A.V. ed il Raccordo Autostradale (indicativamente dalla progressiva 80+000 dalla quale il percorso potrebbe connettersi con la zona umida ex Siria alla progressiva 81+270 oltrepassando via Coler);*	Per la valorizzazione si rimanda al punto FL24	La richiesta è accolta come precisato al punto FL24. Vedi anche RL095, FL69.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
NE28	Parco del Monte Netto		336	06/11/2014	Lettera pervenuta anche a Cepav Due ma non presente sul sito MATM	** la mitigazione dell'impatto ambientale tramite fasce boscate verso il Parco Articolo del Monte Netto;* ** la riqualificazione del sistema idrografico e della vegetazione ripariate riconfigurandolo come elemento portante della rete ecologica locale.* *Per gli interventi già previsti e qui richiesti, si sottolinea l'importanza di definire le modalità realizzative e gestionali a lungo termine, sotto la diretta responsabilità (anche di garanzia fidejussoria) da parte di Cepav Due.*	\	La richiesta non è accolta come precisato al punto FL25. vedi anche il punto FL68.	NO

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
NE29	Parco del Monte Netto		336	06/11/2014	Lettera pervenuta anche a Cepav Due ma non presente sul sito MATM	*INTERVENTI COMPENSATIVI RICHIESTI* *Altre opere compensative riguardano principalmente la viabilità e gli aspetti naturali e possono essere sintetizzate come segue:* *- realizzazione dell'itinerario ciclopedonale da Brescia a Monticelli d'Oglio nei comuni di Flero, S. Zeno Naviglio, Capriano del Colle e Poncarale per la valorizzazione dei percorsi di mobilità dolce all'interno del Parco Agricolo Regionale del Monte Netto. Tale itinerario è stato già approvato dal comune con Delibera del C.C. n° 6 del 14.3.1999;* *- Per garantire la tutela assoluta dell'area a sud della linea sotto il profilo ambientale e naturalistico (sia per gli aspetti legati all'attività agricola che alle aree naturali) si chiede la riqualificazione di aree cruciali quali nodi della rete ecologica come i percorsi verso il Monte Netto (strade poderali e ponticelli di collegamento, rete sentieristica). Tali aspetti sono sottolineati anche dal progetto "Un corridoio ecologico per il fiume Mella" che si vorrebbe vedere realizzato e relativo, oltre che al comune di Flero, anche ai comuni di Castel Mella, Azzano Mella, Capriano del Colle, Poncarale oltre ai comuni di Collebeato, Brescia, Roncadelle, Dello, Offlaga, Manerbio, Leno, Cigole, Pavone del Mella, Milzano e Pralbonio;* *- Riqualificazione del percorso ciclopedonale lungo il fiume Mella;* *- formazione di nuovi fontanili a fronte di quelli eliminati o compromessi;* *- miglioramento forestale aree bosco aree umide*	\	La richiesta di colegamento ciclopedonale da brescia a Monticelli non è accoglibile perché genrica e relativa ad un ambito troppo vasto (vedasi anche controdeduzione FL27 del Comune di Flero). Si provvederà invece alla riqualificazione della pista ciclopedonale lungo il Mella (vedasi controdeduzione CP22 del Comune di capriano del Colle). Vedi anche osservazione della Regione Lombardia RL093.	SI parziale

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
LO17	Comune di Lograto	Lograto	1114	24/02/2015	Non presente su sito MATTM	[...] Spett. Le consorzio CEPAV2, come convenuto nell'incontro dcl 17 .02.20 l 5 presso la vostra sede in Brescia via Sorbanella n.30, siamo stati informati della proposta a Voi formulata dalla Ditta Gruppo Gatti (prot. 1013 del 21/02/2015), alternativa alla Vostra individuazione della cava di prestito denominata BS2. Pur comprendendo dal punto di vista strategico la necessità di avere a disposizione il sito in caso di emergenza, vogliamo invitarvi a valutare positivamente la proposta presentata dalla summenzionata ditta, che riteniamo sia dal punto di vista economico che paesistico/ambientale, più aderente alla pianificazione locale e sovra ordinaria di vasta area, basti pensare, tra le altre, alle motivazioni espresse dalla Regione Lombardia, nella deliberazione N° x/3055 del 23/01/2015 in ordine a: "cava BS2 (Lograto): all'art. 29 della citata Norma Tecnica è indicato che le cave a secco devono garantire un franco di almeno 2m dal massimo livello raggiunto dalla falda; il progetto in argomento, invece, prevede un franco di soli 50cm, che non si ritiene possa garantire la salvaguardia delle caratteristiche quali-quantitative della falda stessa, in particolare una zona classificata ad alta vulnerabilità". Tale argomentazione risulta, altresì adeguatamente documentata, nello studio allegato alla proposta della ditta Gruppo Gatti (prot. 1013 del 21/02/2015) Se ne deduce che la cava di prestito denominata BS2, per soddisfare contemporaneamente il requisito di distanza dalla falda acquifera e i volumi di scavo e di inerti depositati come da progetto Cepav due, dovrebbe avere una estensione almeno doppia rispetto a quella prevista, tale estensione appare totalmente spropositata.	\	Si rimanda alla controdeduzione relativa al nuovo assetto di approvvigionamento inerti LO07	SI
LO18	Comune di Lograto	Lograto	1114	24/02/2015	Non presente su sito MATTM	Le osservazioni del Groppo Gatti. 'Con riferimento a quanto sopra, la scrivente comunica di poter allocare nelle area di proprietà oggetto di autorizzazioni di cava quantitativi di terre e rocce da scavo per interventi di rimodellamento morfologico contenuti nelle suddette autorizzazioni. Nello specifico, gli interventi autorizzati di rimodellamento per il recupero ambientale con l'impiego di terre e rocce da scavo sono da realizzarsi nelle proprie cave di Lograto -ATEg18 e Cazzago S/M -Travagliato-ATEg14 (cava per altro direttamente attraversata dal traccia o TAV). Nell'ATE 14, gli interventi di recupero morfologico autorizzati con gli Atti n. 2725 del 06.05.2014 e n. 282 del 16.01.2015 richiedono i conferimento dall'esterno di quantitativi di terre e rocce da scavo pari a me 255.000 nel rispetto delle disposizioni di cui all'art. 1-bis L. n. 88/2013. Tali quantitativi possono estendersi a circa me 700.000 con interventi di rimodellazione morfologica in fregio al tracciato TAV nella parte Sud dell'ATE 14, come per altro previsto nel dispositivo di approvazione del Progetto dell'ATEg14 (Alto n. 4685 del 30.12.2009) c e di seguito si trascrive: g) Il progetto esecutivo delle mitigazioni e dei raccordi vegetazionali previsti Ila Tavola 3. 1 "Progetto di recupero ambientale - Planimetria" ed individuati all'interno delle fasce di rispetto delle tratte di AV/AC dovrà essere inoltrato a TA V, per quanto di competenza; Al riguardo si rappresenta che la scrivente ha trasmesso a CEPAV D E in data 05.12.2014 per le valutazioni di competenza il progetto dell'intervento di recupero all'interno della fascia di rispetto della tratta ramo Sud AV/AC e, in tale contesto di recupero, si posso/devono prevedere anche gli interventi specifici di raccordo con la tratta di AV/AC. Eventuale capacità ricettiva aggiuntiva, per circa mc 400.000, di terre e rocce provenienti da scavi TAV può essere fornita dagli interventi di rimodellazione nell'ATEg18 di Lograto. Concludendo, la scrivente pu6 completare la propria proposta alternativa alla cava di prestito 882 nel comune di Lograto mettendo a disposizione di CEPAV DUE: aree per l'escavazione di circa me. 1.000.000 di inerti da reperire all'interno delle riserve dell'ATEg 18 del vigente piano cave della Provincia di Brescia, aree ed impianti autorizzati per la lavorazione degli inerti di cava, la possibilita collocamento delle terre e rocce provenite dagli scavi TAV per circa me. 1.000.000.	\	Vedi controdeduzione al punto LO07.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
LO16	Comune di Lograto	Lograto	7425	25/11/2014	Non presente sul sito MATTM	*[...]* *Premesso che:* *- l'analisi del rilievo planimetrico da circa il Km 74 al Km 76 della tratta Milano-Verona evidenzia la presenza di una serie di interferenze della linea ferroviaria con il reticolo idrico e con le infrastrutture di collegamento esistenti nel comune di Lograto.* *Si evidenziano:* *- 5 tombini del diametro eli 1.500 mm per il passaggio dei canali minori* *- passaggi per i vasi maggiori così idoneamente dimensionati* *- pari a 2m x 2m per il vaso Acquadora e il vaso Pozzotorbole* *- pari a 3 m x 3 m per il vaso parallelo alla S.P. 235* *- strutture per l'attraversamento in corrispondenza della S.P. 2 35 pari a 11,30 m x 5,00 m della vicina le che collega a nord l 'abitato di Navate con il comune di TorboleCasaglia pari a 5 m x 5 m.* *- le strutture di attraversamento prevedono, inoltre, una serie di passaggi faunistici (al Km 74+634 e al Km 75+167) dei quali, però, non vi è evidenza in termini di dimensionamento. La quota imposta dei binari mette inoltre in evidenza un sopralzo dal piano di campagna di parecchi metri (oltre 8 m di elevazione). Dal momento che il tratto è prospiciente l'abitato di Navate, risulta chiaro che dovranno essere previste idonee opere di mitigazione eli tipo ambientale ed acustico che abbiano carattere permanente. Le opere di carattere ambientale, quali boschi e filari, dovranno avere idonea dimensione e piantumazione e le opere di carattere acustico, quali barriere fonoassorbenti, dovranno avere idonee caratteristiche in merito a materiali impiegati ed all'altezza dal piano binari.* *È necessario inoltre evidenziare che, nel tratto ove è prevista la stazione di stoccaggio e il bosco per la mitigazione ambientale, ha sede un allevamento di bovini da latte di notevoli dimensioni. Tale attività produttiva viene interessata in modo pesante dal passaggio dell'infrastruttura, dal momento che le opere di mitigazione andrebbero a limitare la ricostruzione dei fabbricati demoliti ed il futuro ampliamento dell'attività. Vi è inoltre l'ovvia necessità che venga garantita la continuità lavorativa dell'azienda, sia in termini di fabbricati sia per quanto riguarda il sistema irriguo dei terreni dell'azienda che permettono di garantire le esigenze alimentari dell'allevamento.* *Si richiede che:* *1. i passaggi faunistici di progetto dovranno avere dimensioni adeguate indicativamente pari a 1 m x 1 m) alla fauna esistente (fagiani, lepri, volpi);* *2. la realizzazione di zone boschive di mitigazione lungo tutto il pendio ed il tratto adiacente l'abitato di Navate, poste in modo tale da ridurre polveri ed inquinamento acustico;*	\	Maggiori dettagli sulle misure di mitigazione saranno forniti in sede di progettazione esecutiva. Si precisa che il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) è il risultato dell'applicazione di un modello matematico che sulla base delle caratteristiche della sorgente (emissioni sonore in base alla tipologia di convoglio, al numero dei treni, alla velocità ed alla tipologia dell'opera ferroviaria) e delle caratteristiche del ricettore (altezza degli edifici, destinazione d'uso, distanza dalla linea, presenza di eventuali altri manufatti) finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	SI Già Previsto
VE01	Provincia di Verona	Castelnuovo	36	22/12/2014	U.0126080	*- Nei vincoli .del progetto definitivo non è presente quello ambientale del corso d' acqua denominato Rio Bisavola (D.Lgs.n. 42/2004 ex legge Galasso);*	\	Relativamente ai vincoli legati al D.Lgs 42/204 (ex Legge Galasso), che si riferiscono ad aspetti di tipo paesaggistico, questi non attengono ai fini della progettazione strettamente idraulica. Si evidenzia che il tombino previsto ha dimensioni maggiori rispetto al ponte autostradale e presenta dimensioni interne 5 x 3 m. Si rimanda inoltre alla controdeduzione di cui all'osservazione CS01 del Comune di Castelnuovo.	SI Già Previsto
VE02	Provincia di Verona	Castelnuovo	36	22/12/2014	U.0126080	*- Nei vincoli non viene considerata la presenza dei vincoli monumentali della Chiesetta di San Lorenzo e di Madonna degli Angeli;*	\	Allo scopo è stata predisposta opportuna documentazione integrativa fornita al MiBACT come richiesto dallo stesso Ministero. Si rimanda inoltre alla controdeduzione di cui all'osservazione CS02 del Comune di Castelnuovo.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
VE03	Provincia di Verona	Castelnuovo	36	22/12/2014	U.0126080	*- Il progetto definitivo della TAV/TAC deve essere coordinato con quello dell' Autostrada Bs-Vr-Vi-N spa per permettere la realizzazione del nuovo casello autostradale di Castelnuovo del Garda, pertanto il progetto definitivo della linea treni ad alta velocità / capacita deve recepire incondizionatamente il progetto Autostrada Bs·Vr-Vi- spa;*	\	Si prende atto dell'osservazione e si precisa che la situazione in progetto è "conforme alle previsioni del progetto esecutivo del nuovo casello come asserito alla scheda 50 emessa da Società Brescia-Verona-Vicenza-Padova SpA in sede di CdS. Si rimanda inoltre alla controdeduzione di cui all'osservazione CS03 del Comune di Castelnuovo.	SI Già Previsto
VE04	Provincia di Verona	Castelnuovo	36	22/12/2014	U.0126080	*- Non è stato considerato nel progetto definitivo di TAV/TAC la presenza dell'ex discarica di rifiuti solidi urbani denominata Mischi a sud dell'innesto a trombetta del futuro casello autostradale di Castelnuovo del Garda. Sarà quindi necessario da parte del proponente procedere preliminarmente ad una bonifica del sito;*	\	Non risulta interferenza tra linea AV e la discarica Mischi. Si rimanda alla controdeduzione di cui all'osservazione CS04 del Comune di Castelnuovo.	NO
VE05	Provincia di Verona	Castelnuovo	36	22/12/2014	U.0126080	*- In merito alla cava di prestito di materiale litoide prevista nel Comune di Castelnuovo del Garda si rammenta che quest'ultimo non è inserito nell' elenco regionale dei Comuni in cui possono essere realizzate cave (allegato I e 2 della L.R. n. 44/82). E' pertanto tassativo provvedere all'approvvigionamento dei 750.000 mc di materiale attingendo dalle numerose cave presenti in zona già autorizzate. Problematiche di ordine economico non possono essere frapposte quale ostacolo a valide alternative.*	\	Il proponente ritiene che possano essere recepite le richieste pervenute dal territorio e quindi che possa essere modificato il progetto solo in concomitanza dell'attuazione contemporanea delle seguenti condizioni che costituiscono, di fatto, una ridistribuzione dei punti di estrazione, compatibile con una distribuzione delle cave equilibrata lungo il tracciato ferroviario. Qualora una sola delle seguenti condizioni non fosse ritenuta opportuna il proponente conferma la richiesta delle 7 cave di prestito come ipotizzate in PD e sommariamente riepilogate in precedenza. Di seguito si riporta quindi la soluzione complessiva e trasversale ipotizzata a seguito del confronto con il territorio: • Possibilità di sfruttare la cava posta nell'ATEg18 (Lograto) Si ritiene plausibile attingere dalle riserve di inerti disponibili nell'ambito dell'ATEg18 di Lograto. Gli Enti ed il proprietario della cava sono favorevoli a tale significativo potenziamento, che evita il coinvolgimento di nuove aree. Per gli inerti in esubero verrà messa a disposizione l'area dell'ATEg 14 (Cazzago S. Martino – Travagliato) e la stessa ATEg18 per le quali sono già autorizzati interventi di rimodellamento per il recupero ambientale con l'impiego di terre e rocce da scavo. Tale assetto nel comune di Lograto è stato segnalato nei primi mesi del 2015 dall'Amministrazione Comunale e dal proprietario delle aree interessate. • Possibilità di sfruttare la cava posta nell'ATE n. 26. Considerato che allo stato l'ATE è già stato in parte coltivato, si ritiene plausibile una autorizzazione per una nuova escavazione fino ad una quota di -35 mt, come previsto dalle schede del piano cave dell'ATE 26 ristabilendo il piano agricolo alla nuova quota. Gli Enti ed il proprietario della cava sono favorevoli a tale significativo potenziamento, che evita devastazione di nuove aree. Tale cava era stata segnalata quale cava alternativa dal Comune di Calcinato. • Possibilità di sfruttare la cava posta nell'ATE n. 42. Considerato che allo stato l'ATE è già stato coltivato per una profondità di -7 mt, si ritiene plausibile una autorizzazione allo scavo fino alla quota di -17 mt e ristabilire il piano agricolo alla nuova quota di progetto. Gli Enti ed il proprietario della cava sono favorevoli a tale significativo potenziamento, che evita devastazione di nuove aree. • Sfruttamento dell'area del nuovo centro logistico "comparto sud" in Comune di Castenedolo, in prossimità alla futura stazione ferroviaria A.V. Il piano regolatore vigente già prevede detto insediamento, senza quindi intervenire su nuove aree agricole (recepimento osservazione "Valore Reale SGR" asseverata dal Comune di Castenedolo), tale insediamento prevede uno scavo complessivo di materiale di circa 1.500.000 mc per la realizzazione di un intervento immobiliare. Il materiale proveniente da tale scavo potrebbe essere utilizzato, opportunamente trattato, come inerte per la realizzazione della nuova linea AV/AC. • Scavo in area posta in prossimità all'imbocco Ovest della galleria di Lonato per una superficie di mq. 220.000, area destinata alla futura realizzazione del comparto logistico/industriale, come da osservazione del Comune di Lonato. In ottemperanza ad una precedente convenzione sottoscritta dal Comune di Lonato sull'area in questione è previsto un abbassamento del piano finito di circa 3,5 m dal piano campagna con successivo riporto di materiale per circa 1,00 mt. Per recepire la richiesta economica del Comune stesso, pari ad Euro 3.500.000 circa, e consentire che ciò non determini aggravi di costi al progetto, la domanda potrà essere accettata nei termini che si riportano: - approfondimento fino a -5 mt dall'attuale piano campagna o comunque fino ad una profondità tale da permettere l'escavazione di almeno 1.000.000 mc; - ritombamento fino a -2.50 mt senza corresponsione di oneri; - disponibilità gratuita dell'area ad uso cantiere per un periodo compreso tra il 2015 ed il 2020. • Approvvigionamento mediante lo sfruttamento dei poli estrattivi esistenti sul territorio della provincia di Verona. In luogo della coltivazione di una cava di prestito in Comune di Castelnuovo, registrata la contrarietà del Comune stesso, si provvederà allo scavo dei poli esistenti prossimi all'esaurimento, che dovranno pertanto ottenere gli strumenti necessari ad un ampliamento, quale ad esempio la cava in ghiaia denominata "Corte Betlemme" in Comune di Sommacampagna, autorizzata con DGRV 276 del 15/03/2011, per la quale è in corso un iter istruttorio di ampliamento, oppure le Cave S.E.I. ed Inerti S.Valentino, nel Comune di Bussolengo.	SI condizionato

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
VE06	Provincia di Verona	Castelnuovo	36	22/12/2014	U.0126080	*- L'uso della viabilità comunale, provinciale e regionale come viabilità di cantiere deve essere preventivamente concordata con gli enti proprietari, al fine di coordinarne l'uso con il traffico locale;* *- Il Consorzio Cepav 2 dovrà presentare ai Comuni interessati, per l'approvazione, un cronoprogramma che detti i tempi necessari e propedeutici alla realizzazione della nuova linea TAV/TAC.*	\	Nella fase realizzativa l'utilizzo della viabilità per i mezzi di cantiere sarà concordato con gli enti proprietari. Nella relazione "IN0500DE2RGMD0000003 - RELAZIONE DESCRITTIVA LOTTI COSTRUTTIVI E FUNZIONALI" compresa nella Parte 1 Volume 3 è presente un cronoprogramma di massima per Lotti costruttivi. Il programma dettagliato sarà sviluppato in PE. Si rimanda altresì alla controdeduzione di cui all'osservazione CS14 del Comune di Castelnuovo.	SI Già Previsto
VE07	Provincia di Verona	Peschiera	36	22/12/2014	U.0126080	*- Laghetto del Frassino.* *La galleria denominata del "Frassino" prevista nel progetto definitivo, intercetta due corsi d'acqua di alimentazione del Laghetto (Rio Giorgano e Rio Paulmano). Il rischio sulla variazione del volumi di acqua immessi a seguito del lavori deve essere scongiurato;* *• Devono essere adottati, sia in fase di esecuzione che di esercizio, idonei sistemi atti a garantire la continuità della falda idrica;* *• [....]*	\	In fase definitiva sono previsti dei sifoni per risolvere l'interferenza con i corsi d'acqua citati. In fase di PE l'intervento sarà dettagliato al fine di garantire la continuità degli stessi. Si rimanda alla controdeduzione di cui all'osservazione PE06 del Comune di Peschiera.	SI
VE08	Provincia di Verona	Peschiera	36	22/12/2014	U.0126080	*[....]* *• Trattandosi di sito d'interesse comunitario (SIC) e zona di protezione speciale (ZPS) si richiede una maggiore verifica di compatibilità applicando rigorosamente le norme di tutela del sito.*	\	Osservazione non pertinente con le procedure in oggetto. Il progetto preliminare dell'opera è stato dichiarato compatibile dal punto di vista ambientale con prescrizioni dal CIPE con la Delibera n. 120 del 2003. Si rimanda alla controdeduzione di cui all'osservazione PE07 del Comune di Peschiera.	NO
VE09	Provincia di Verona	Peschiera	36	22/12/2014	U.0126080	*- BASE CARTOGRAFICA (TRACCIATO AV/AC E CANTIERIZZAZIONE)* *La base cartografica utilizzata per la stesura del progetto definitivo, non risulta aggiornata, in particolare non e inserita la nuova SR 11 tratto casello dl Peschiera del Garda - rotatoria di Cavalcaselle con innesto su SS 450 dl Affi. Inoltre non sono stati inseriti i nuovi svincoli oggetto dell'intervento dl riqualificazione ed ammodernamento della SR 11 da parte di veneto Strade (svincolo SP 28 e svincolo di Porto Vecchio) Per ridurre gli impatti sulla viabilità esistente si rende necessario rivedere la viabilità per la cantierizzazione prevista per la direzione Castelnuovo del Garda, utilizzando la nuova tangenziale SR11.*	\	Il progetto dell'opera è stato redatto sulla base di una cartografia 1:1000 restituita da un recente volo. Si rimanda alla controdeduzione di cui all'osservazione PE10 del Comune di Peschiera.	SI Già Previsto
VE10	Provincia di Verona	Peschiera	36	22/12/2014	U.0126080	*- INTERFERENZE ACQUEDOTTO (CANTIERIZZAZIONE)* *Il pozzo previsto nell'ambito del cantiere operativa L.5.0.1, nonché le aree di cantiere (ca. 65.000 mq) e di due aree di stoccaggio materiali (ca. 15.500 mq complessivi), si trovano ad una distanza inferiore al 200 m dai due più importanti pozzi di approvvigionamento idrico dell'acquedotto comunale di Peschiera (località Berra Vecchia, Berra 1 e Berra 2), o comunque in aree a ridosso degli stessi. Occorre pertanto spostare il cantiere operativo L.5.0.1, le aree dl stoccaggio e il nuovo pozzo di cantiere, individuando una o piu aree alternative e se necessaria dl ridotte dimensioni poste ad una distanza maggiore rispetto agli attuali pozzi dell'acquedotto comunale, per evitare interferenze con la falda.*	\	Si prende atto. Il Cantiere sarà modificato in fase di PE tenendo conto della presente osservazione. Si rimanda alla controdeduzione di cui all'osservazione PE11 del Comune di Peschiera.	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutt i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
VE11	Provincia di Verona	Peschiera	36	22/12/2014	U.0126080	*- Nei cantieri operativi dovrà essere evitato l'uso di impianti tipo imhoff in prossimità di pozzi per l'approvvigionamento idrico.*	\	Nell'ambito della redazione del progetto esecutivo si provvederà ad individuare la migliore soluzione tecnica per la realizzazione degli scarichi. Si rimanda alla controdeduzione di cui all'osservazione PE13 del Comune di Peschiera.	SI
VE12	Provincia di Verona		36	22/12/2014	U.0126080	*RACCOMANDAZIONI* *· Dovranno essere minimizzate le interferenze impattanti tra i cantieri e la viabilità esistente;* *· Dovrà essere ottimizzato il carico dei mezzi di trasporto e, per il materiale sfuso, dovranno essere preferiti mezzi di grande capacità per ridurre il numero di veicoli in circolazione. In uscita dai cantieri, dovrà essere prevista una postazione di lavaggio delle ruote e della carrozzeria dei mezzi per evitare dispersioni polverose lungo i percorsi stradali; eventuali tramogge o nastri trasportatori di materiale sfuso o secco, di ridotte dimensioni granulometriche, dovranno essere opportunamente dotate di adeguati sistemi di protezione (teli di copertura, carter);*	\	Le osservazioni presentate saranno considerate in fase esecutiva della cantieristica.	SI
VE13	Provincia di Verona		36	22/12/2014	U.0126080	*RACCOMANDAZIONI* *[…]* *· Il materiale di risulta proveniente dagli scavi deve essere indirizzato a recupero o riutilizzo, ai sensi del D.lgs. 152/2006, ove possibile;*	\	Il progetto prevede di massimizzare il riutilizzo del materiale escavato; la gestione delle terre e rocce di scavo verrà effettuata ai sensi del Dlgs 161/2012	SI Già Previsto
VE14	Provincia di Verona		36	22/12/2014	U.0126080	*RACCOMANDAZIONI* *[…]* *· Relativamente alla problematica delle vibrazioni, si ritiene indispensabile, nella fase di cantierizzazione, prevedere l'informazione della cittadinanza interessata dal procedere dei lavori, al fine di preparare, per quanto possibile, all'impatto, seppur transitorio, che la costruzione della linea produrrà;* *· Si richiede che in fase esecutiva siano adottati tutti gli accorgimenti e le procedure utili al contenimento dell'impatto acustico in fase di cantierizzazione relativi al traffico indotto per la costruzione e all'attività stessa di cantiere (scelta e manutenzione dei macchinari, progettazione del cantiere, modalità operative, opere di mitigazione, ecc.);*	\	Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore e delle vibrazioni in modo adeguato. Si ricorda inoltre che è previsto un monitoraggio ambientale per tutte le componenti in fase ante opera, corso d'opera e post operam.	SI Già Previsto

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
VE15	Provincia di Verona		36	22/12/2014	U.0126080	*RACCOMANDAZIONI* *[…] - Garantire in tutte le fasi di cantiere un'adeguata mobilità, in particolare produrre uno studio che evidenzi la viabilità privata e pubblica nelle fasi di costruzione avendo cura di comunicarli per tempo ed efficacemente alla popolazione;* *- Le attività di cantiere dovranno essere programmate nel dettaglio, al fine di minimizzare gli impatti, con particolare riferimento a:* *• stoccaggio dei materiali in uso (di cui vanno specificate la tipologia, i quantitativi ed il tempo di permanenza);* *• movimentazione;* *• tipologia delle lavorazioni (con conseguente produzione di emissioni, polveri, acque reflue ....);* *- In base alle risultanze di studi dei flussi veicolari durante le fasi di cantiere, i progetti esecutivi devono prevedere ulteriori approfondimenti e accorgimenti tecnici per migliorare le condizioni viabili e semaforiche necessarie anche sui nodi particolarmente complessi, prossimi all'area di intervento, finalizzate a ridurre i relativi livelli di traffico;* *- Si raccomanda di fornire, per tutti i cantieri, e prima dell'inizio dei lavori, dei dati riguardanti i rifiuti ed i materiali di scarto agli Enti competenti; ,* *- piano del traffico, elemento ritenuto indispensabile per una corretta implementazione progettuale; considerato anche quanto precedentemente valutato e raccomandato,* *- Nella redazione del progetto esecutivo dovranno essere adeguatamente risolte tutte le criticità anche in ordine agli accessi degli insediamenti attuali e previsti*	\	In sede di progettazione esecutiva della cantieristica verranno considerate le osservazioni presentate	SI

198	Sig. Beniamino Sandrini	Sommacampagna	Nessun Protocollo	17/10/2014	DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini interessano il tratto compreso tra il km 135 e il km 140. Il Sig. Sandrini, in sintesi: - esprime le sue perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("...*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.[...] Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,[...])* - ritiene il tracciato non "sostenibile" con il territorio ritenendo che lo stesso vada completamente rivisto se non per l'ultimo tratto tra il km 135 e il km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - ritiene che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna. *"[...] è pertanto evidente che quanto già accaduto con l'Autostrada A22 non deve accadere con la TAV."*	\	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.	NO
VE16	Provincia di Verona		36	22/12/2014	U.0126080	*RACCOMANDAZIONI* *[…]* *- Al fine di contenere le polveri e gli inquinanti, si dovrà far uso di pannelli o schermi mobili e di barriere antipolvere nel delimitare le aree di cantiere,* *- In fase di cantiere dovrà essere condotto un monitoraggio costante al fine di tenere sotto controllo possibili inquinanti dovuti a sversamenti accidentali da mezzi di cantiere. Eventuali serbatoi per lo stoccaggio degli oli e dei carburanti dovranno essere realizzati all'inteno di una idonea vasca impermeabilizzata atta a contenerli; tali depositi dovranno inoltre essere dotati di copertura per evitare il dilavamento da parte delle acque meteoriche;* *- Dovranno essere indicati gli interventi di ripristino degli elementi vegetazionali e le eventuali opere di inserimento a verde da realizzarsi mediante la messa a dimora di specie vegetali di pregio, prevedendo inoltre uno specifico piano di manutenzione delle aree rivegetate.* *-La sorveglianza delle attività di scavo dovrà essere condotta da ditta specializzata nel settore archeologico sotto la direzione della Soprintendenza per i beni archeologici del Veneto.* *-Dovrà essere predisposto un piano di monitoraggio post opera dell'impatto acustico prodotto dall'esercizio dell'infrastruttura,con particolare riguardo alle situazioni di potenziale criticità. Nel caso in cui il monitoraggio evidenziasse superamenti dei limiti di legge dovranno essere attuate efficaci soluzioni mitigative tecnicamente ed economicamente adottabili ad opera realizzata.*	\	In sede di progettazione esecutiva della cantieristica verranno considerate le osservazioni presentate.	SI