**AV / AC Brescia – Verona**

# REPORT D'INCONTRO

Peschiera del Garda, 20/05/2016

Oggetto: Incontro presso il Comune di Peschiera in relazione alle osservazioni formulate in Conferenza di Servizi relative ai territori dei comuni di Peschiera e di Ponti sul Mincio.

Presenti:
REGIONE VENETO: Angelini
PROVINCIA DI MANTOVA: Biroli
COMUNE DI PESCHIERA: Cimarelli (vicesindaco), Ghini
COMUNE DI PONTI SUL MINCIO: Rebuschi (sindaco), Baldassarri, Mozzarelli
RFI: De Rinaldis
ITALFERR: Berlingieri, Breda
CEPAV DUE: Levrio, Truglio, Lazzari

L'Amministrazione comunale ha elencato gli elementi del progetto oggetto di discussione, illustrando i punti ritenuti critici:

1. Cantierizzazione e relativa viabilità;
2. Interferenza con il santuario del Frassino;
3. Interferenza con la falda di alimentazione del Laghetto del Frassino;
4. Interferenza con Corte Mano di Ferro;
5. Viadotto Mincio e pista ciclabile;
6. Bretella di collegamento tra ex SP56 e SP28;
7. Cavalcavia Ghirolda;
8. Riqualificazione SP 19 .

RFI ha confermato la sua disponibilità nell'identificare le migliori soluzioni per l'inserimento delle opere nel territorio.

Si sono quindi affrontati nel dettaglio i punti elencati.

1. **Cantierizzazione e relativa viabilità**: si è preliminarmente evidenziato che nell'ambito dell'ottimizzazione del progetto sono stati eliminati dal territorio di Peschiera i cantieri operativi L.5.O.1 e L.5.O.2; il cantiere logistico L.5.L.1 risulta dunque l'unico cantiere rimasto, dove – immutata la superficie – verrà individuata anche un'area ospitante alcune limitate funzioni operative. Il Consorzio Cepav due chiarisce che la richiesta degli enti di collegare direttamente le due aree tecniche poste ad est e ad ovest di Colle Baccotto (vedi **Allegato 1**), evitando così il transito dei mezzi di cantiere in località Dolci, non può essere accolta in quanto proprio in corrispondenza del Colle esiste un vincolo ambientale relativo a Villa Peverelli che vieta ogni trasformazione del territorio (e dunque anche di costruzione di una pista); questa è la ragione per cui il tracciato della linea AV prevede un tratto di galleria naturale. Tuttavia, al fine di vietare il traffico di cantiere (pesante e logistico):
   - l'attraversamento dell'abitato di Dolci;
   - l'utilizzo della viabilità tra il cantiere logistico L.5.L.1 e la località Tesole;

- l'utilizzo della strada Peschiera (in comune di Ponti sul Mincio) sino al suo incrocio con la SP 77;
- l'utilizzo della strada di attraversamento dell'abitato di Broglie;

si conviene quanto segue:

- verrà realizzata una viabilità di cantiere per collegare il cantiere logistico L.5.L.1 alle piste ad est di Colle Baccotto (vedi **Allegato 2**); detta viabilità, a fine lavori, sarà ceduta in idonee condizioni al Comune, con oneri per l'acquisizione delle aree a carico del GC, mentre il Comune si farà carico delle procedure;
- verrà realizzata una rotatoria all'incrocio tra la suddetta pista e la Via Mantova, a nord dell'abitato di Dolci (vedi **Allegato 2**); il Comune richiede che detta viabilità, a fine lavori, sia ceduta in idonee condizioni al Comune, con oneri per l'acquisizione delle aree a carico del GC, mentre il Comune si farà carico delle procedure;
- verrà istituito un senso unico, per un breve tratto in corrispondenza del santuario del Frassino, sulla viabilità pubblica tra la Via Pignolini ed il parcheggio del santuario, in quanto, con le limitazioni sopra elencate, sarà necessario garantire la continuità della pista di cantiere anche davanti al santuario per poter collegare i fronti di lavoro da ovest ad est.
- tutti gli eventuali ammaloramenti della viabilità pubblica causati dal traffico di cantiere saranno riparati a carico e cura del GC.

2. **Interferenza con il santuario del Frassino**: al fine di limitare l'impatto tra i lavori e la fruibilità del santuario durante la fase di costruzione, nonché di garantire un miglior inserimento ambientale della nuova linea AV (che nel tratto prospicente il santuario è prevista totalmente in galleria artificiale), il Consorzio Cepav due illustra le modifiche apportate al progetto definitivo (vedi **Allegato 3**):

    - cambiamento della modalità costruttiva lungo tutto il fronte del santuario: da palancolati a berlinesi, così da ridurre l'ingombro dell'area dello scavo e dell'area di lavoro;
    - eliminazione di ogni commistione tra mezzi di cantiere e traffico privato;
    - mantenimento della viabilità veicolare nel sottopasso di Via Pignolini-Via Frassino durante la fase di costruzione;
    - ripristino dell'accesso ciclopedonale che sottopassa l'A4 da nord alla fine dei lavori;
    - nuova rotatoria sulla Via Pignolini con possibilità di inversione di marcia e accesso al parcheggio posto a sud;
    - mantenimento dell'accesso al parcheggio nord con conservazione della maggior parte dei posti auto esistenti;
    - mantenimento dell'accesso al santuario come oggi durante la fase di costruzione senza commistione con i mezzi di cantiere;
    - riduzione della larghezza della pista di cantiere davanti al santuario;
    - inserimento di elementi protettivi e di schermatura visiva a specchio, con funzione fonoassorbente e di contenimento dell'impatto per le polveri;
    - riduzione dell'abbattimento dei cipressi esistenti;
    - riduzione della rotatoria di cantiere di incrocio tra pista e strada di accesso al cantiere L.5.L.1, con riduzione del numero di cipressi rimossi;
    - mantenimento della "strada dei frati" con l'istituzione di un ingresso a senso unico (come già descritto al punto 1);

- esecuzione di monitoraggio durante la costruzione e post-operam delle vibrazioni;
- è stata condotta un'indagine termografica sulle superfici murarie del santuario per l'individuazione dei punti di ammaloramento;
- esecuzione di interventi di preconsolidamento statico del santuario;
- esecuzione, quale opera di compensazione, del restauro degli affreschi in facciata del santuario.

3 Interferenza con la falda di alimentazione del Laghetto del Frassino: il Consorzio Cepav due spiega che sono stati condotti approfondimenti sul tema, ed in particolare è stato verificato che l'effetto diga sull'acquifero superficiale di alimentazione del laghetto (l'acquifero profondo non ha alcuna interferenza con le opere della linea AV) è stato risolto con la previsione di setti drenanti sia sotto la soletta dello scatolare della galleria, sia lungo le pareti verticali; le verifiche sono state eseguite attraverso l'utilizzo di un modello numerico bidimensionale che ha confermato - con gli accorgimenti progettuali di cui sopra - il ripristino del naturale andamento della circolazione acquifera. Il Consorzio ha altresì specificato che è previsto un monitoraggio della falda ante-operam ed in corso d'opera con tre coppie di piezometri; le modalità del monitoraggio verranno comunque concordate preventivamente con l'Arpa competente per territorio.

4 Interferenza con Corte Mano di Ferro: il Consorzio Cepav due illustra le modifiche progettuali apportate a seguito di sopralluoghi effettuati con la Soprintendenza dei beni Architettonici e Paesaggistici di Verona e di prescrizioni del MiBACT (vedi **Allegato 4**):

- eliminazione totale del cantiere operativo L.5.O.2 e relativa viabilità di cantiere, ivi inclusa qualsiasi interferenza con la strada di accesso a Forte Ardetti;
- rimodellamento morfologico di copertura della galleria artificiale con addolcimento delle pendenze verso la Corte;
- messa a dimora di filari arborei;
- sostituzione della rampa carrabile di uscita di sicurezza dalla galleria con uscita pedonale.

5 Viadotto Mincio e pista ciclabile: gli Enti locali chiedono che venga mantenuta la fruibilità dell'attuale pista ciclabile "Euro velo 7" durante la fase di costruzione del viadotto della AV e che venga prevista la realizzazione di un viadotto ad uso ciclopedonale di attraversamento del Mincio. Si ritiene di accogliere la richiesta del mantenimento della pista ciclabile, ma non quella relativa alla realizzazione di un'ulteriore opera di attraversamento del fiume, sia per gli elevati costi, sia per le difficoltà oggettive di portare una pista ciclabile all'altezza del viadotto ferroviario - essendo inderogabili i minimi di franco libero imposti dall'Autorità di Bacino – nonché per il pericolo derivante dalle correnti vaganti data al strutture metallica del ponte ferroviario e dalle vibrazioni indotte dal passaggio dei treni. Le modalità di mantenimento della pista ciclabile durante il periodo di cantiere saranno concordate con le Amministrazioni interessate.

6 Bretella di collegamento tra ex SP56 e SP28: gli Enti locali chiedono che venga prevista la realizzazione di una viabilità di collegamento in comune di Peschiera tra la Via Frassino (ex SP56) e la SP 28, sulla base del progetto preliminare redatto da Veneto Strade (vedi **Allegato 5**). I Comuni ritengono che tale viabilità si configuri come opera indispensabile per garantire la viabilità di accesso e trasporto materiali alle aree di cantiere evitando i centri abitati; RFI e Cepav due ritengono invece che tale viabilità non

assolva a tale funzione si configuri invece come opera compensativa; in caso di assenso dell'opera da parte del CIPE, l'acquisizione delle aree e relativa permessualistica sarà a cura e carico della Regione.

7 Cavalcalvia Ghirolda (pk 120+523): gli Enti locali chiedono che venga rivisto l'incrocio della rampa nord del cavalcavia con la viabilità locale e la pista di cantiere. Si conviene che verrà incrementata la pendenza della rampa per consentire un accorciamento della lunghezza di quest'ultima e l'inserimento di una rotatoria di cantiere (vedi **Allegato 6**).

8 Riqualificazione SP19 (la stessa strada in territorio comunale di Peschiera del Garda è classificata SP 28): il Comune di Ponti sul Mincio chiede la realizzazione di una rotatoria all'incrocio tra la SP 19 e le Vie Dolci e Valscarpina, nonché la riqualificazione della SP 19 per il tratto interessato dall'abitato in località Ferrares-Zecchinetti con costruzione di marciapiedi (vedi **Allegato 7**). Si conviene sulla realizzazione dell'intervento richiesto, tenuto conto che la viabilità in questione sarà interessata dal transito dei mezzi di cantiere in relazione alle modifiche apportate alla viabilità dedicata ai lavori, come sopra descritte.

La Regione Veneto, la Regione Lombardia, la Provincia di Mantova, il Comune di Peschiera ed il Comune di Ponti sul Mincio, alla luce dei chiarimenti acquisiti, concordano con le determinazioni assunte nel presente report e con le soluzioni identificate per il superamento di ciascuna criticità evidenziata, così come sopra riportato e negli allegati.

Milano, 24/10/2016

REGIONE LOMBARDIA (per presa visione)

REGIONE VENETO (per presa visione)
Dr. Ing. Giuseppe FASIOL

PROVINCIA DI MANTOVA

COMUNE DI PESCHIERA DEL GARDA

COMUNE DI PONTI SUL MINCIO

**AV / AC Brescia – Verona**

RFI

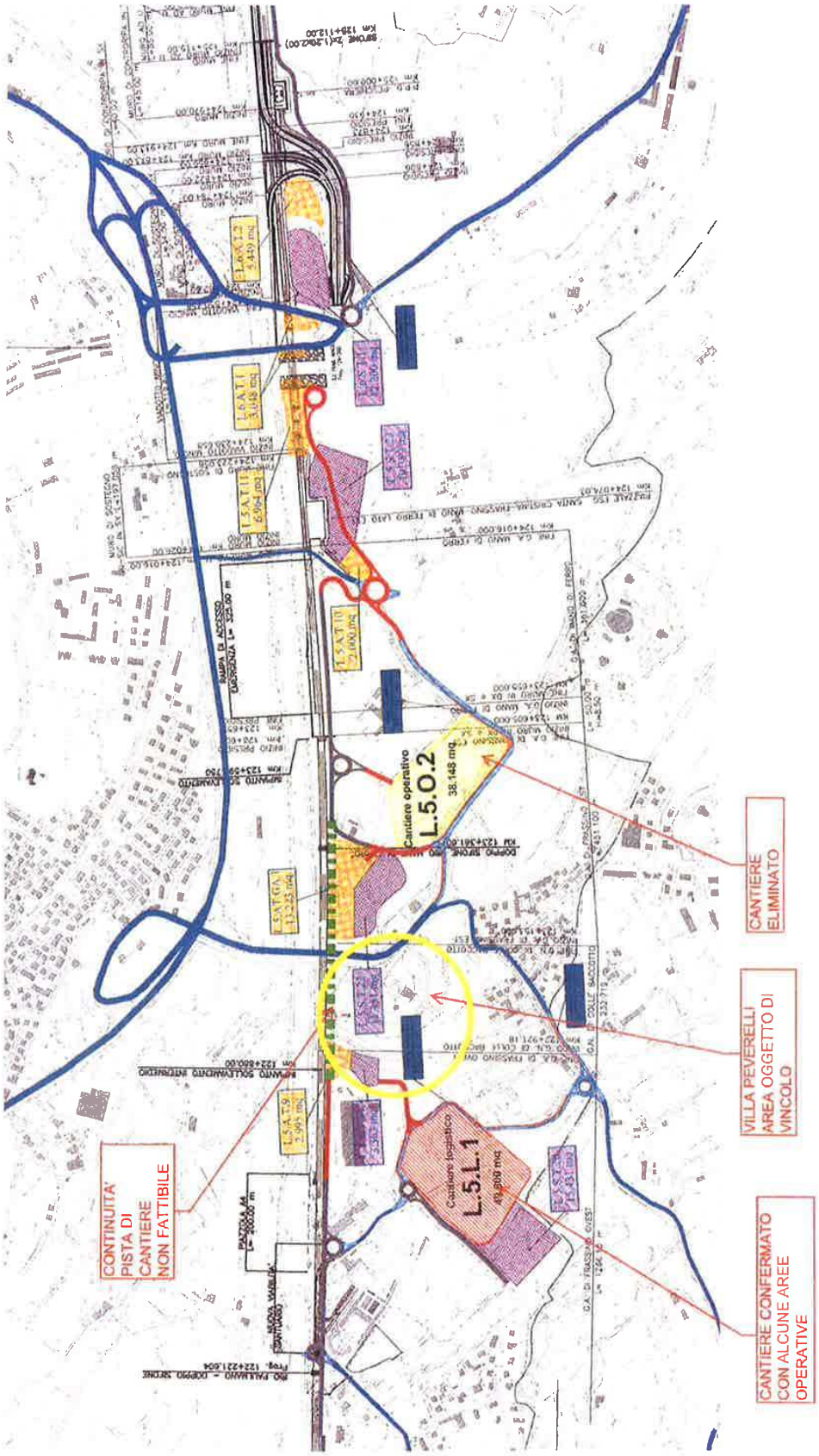
ITALFERR

CONSORZIO CEPAV DUE



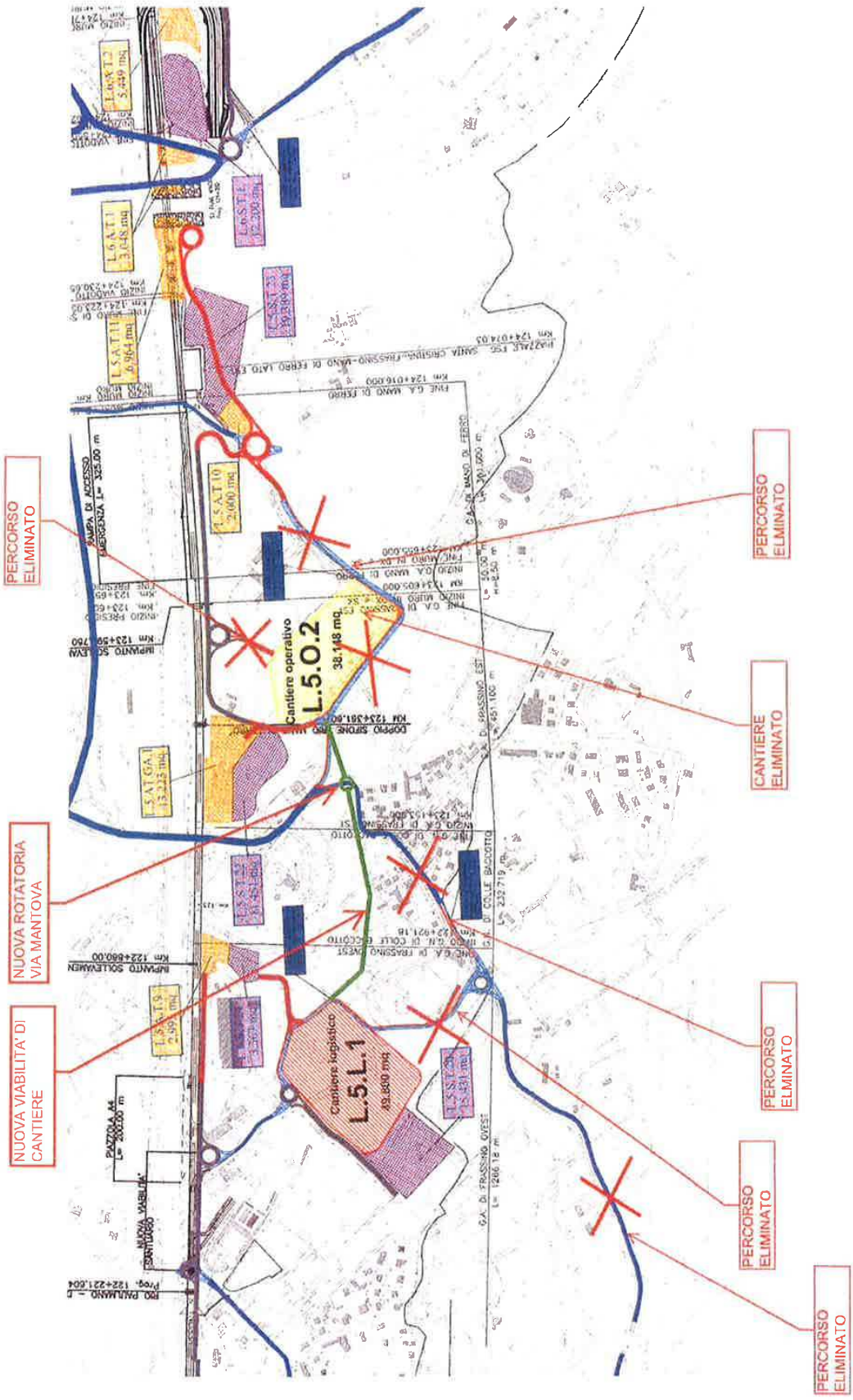
be3b6e2a

ALLEGATO 1 - Pista di Cantiere (non fattibile)




be3b6e2a

ALLEGATO 2 - Nuova Viabilità di Cantiere

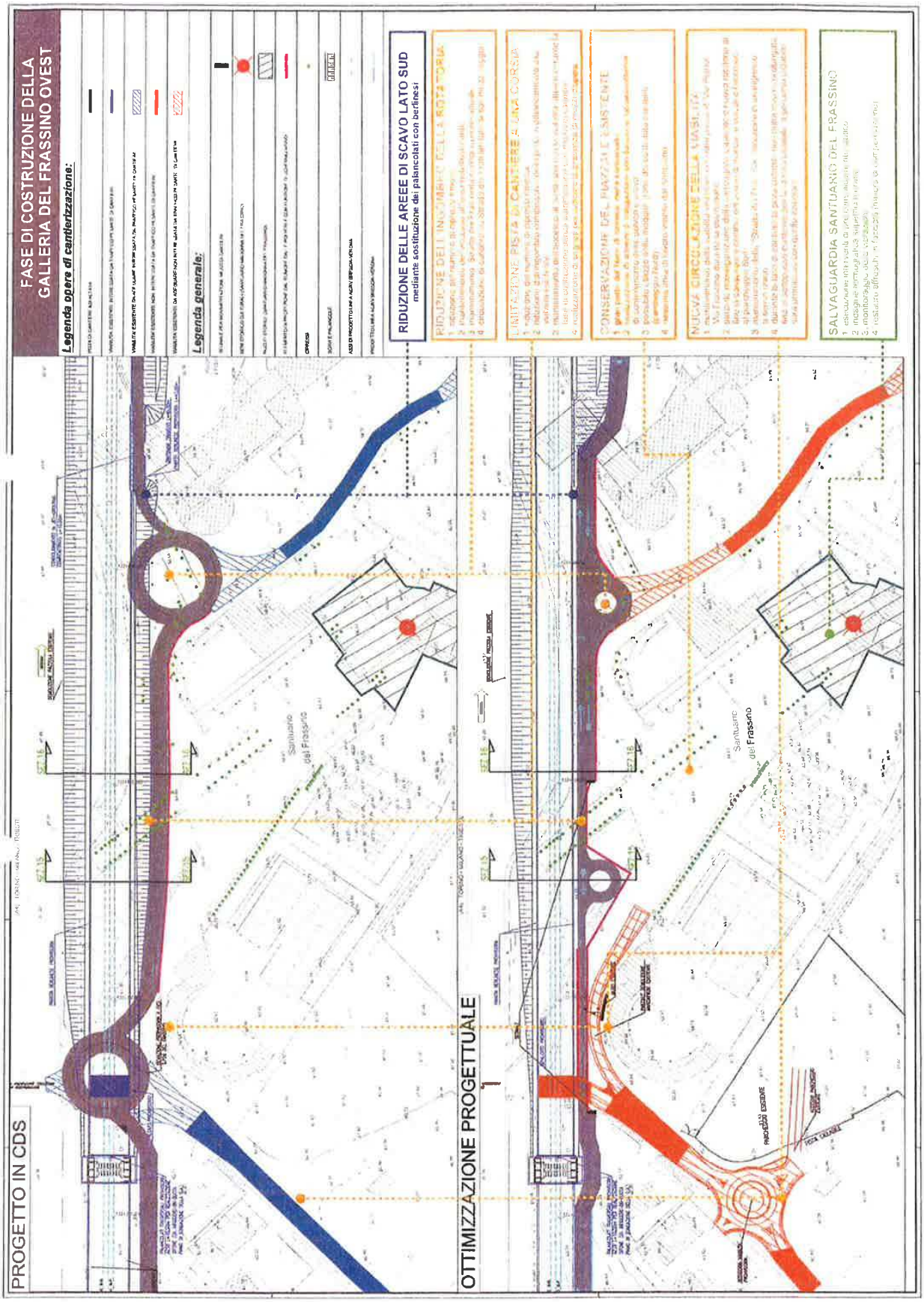



be3b6e2a

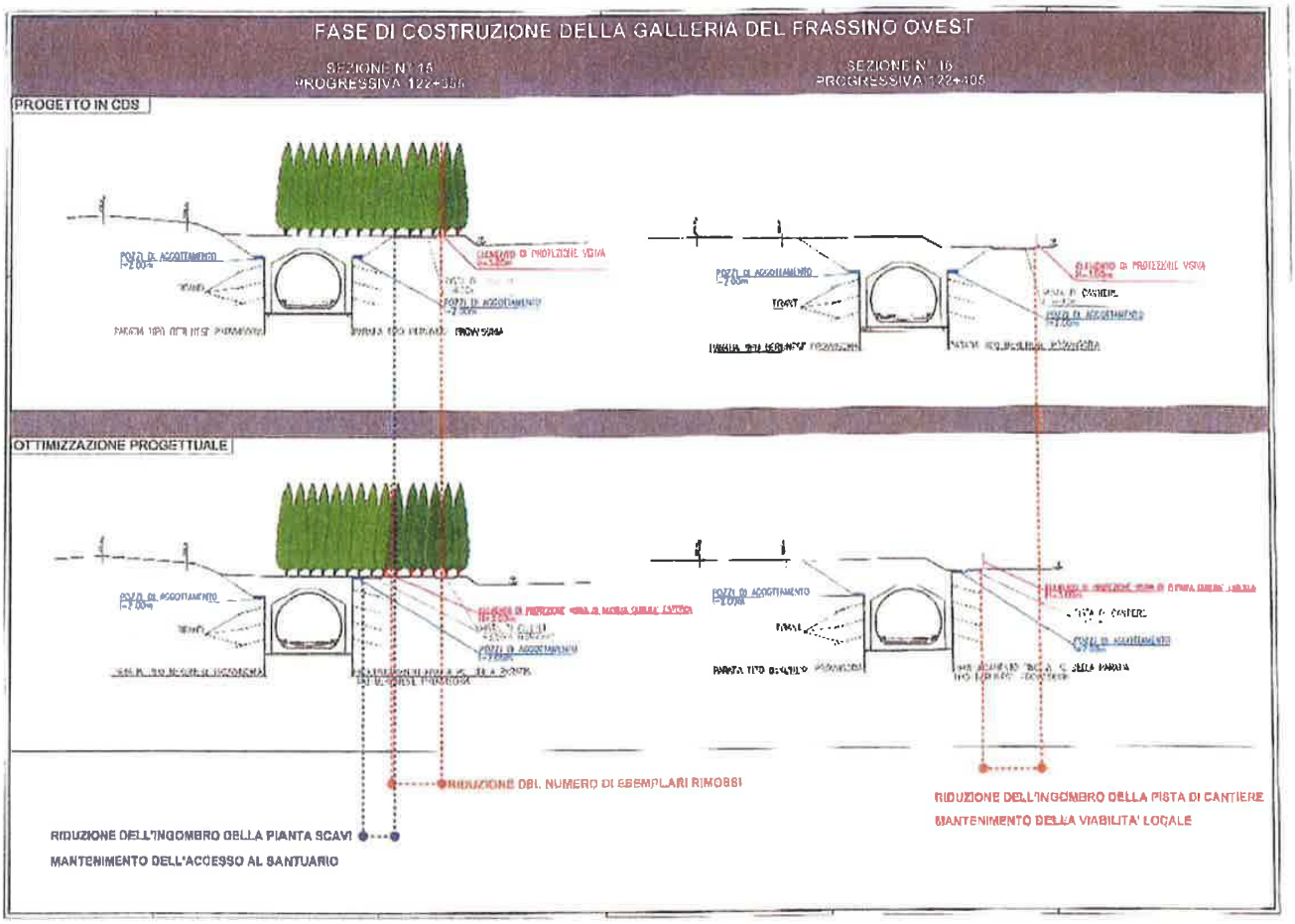
# ALLEGATO 3

## Interferenze con Santuario Madonna del Frassino

be3b6e2a


FASE DI COSTRUZIONE DELLA GALLERIA DEL FRASSINO OVEST
Legenda opere di cantierizzazione:
Legenda generale:
RIDUZIONE DELLE AREEE DI SCAVO LATO SUD
mediante sostituzione dei palancolati con berlinesi
RIDUZIONE DELL'INGOMBRO DELLA ROTATORIA
LIMITAZIONE PISTA DI CANTIERE A UNA CORSIA
CONSERVAZIONE DEL PIAZZALE ESISTENTE
NUOVA CIRCOLAZIONE DELLA VIABILITÀ
SALVAGUARDIA SANTUARIO DEL FRASSINO
PROGETTO IN CDS
OTTIMIZZAZIONE PROGETTUALE
Santuario del Frassino

be3b6e2a


FASE DI COSTRUZIONE DELLA GALLERIA DEL FRASSINO OVEST
SEZIONE N° 15
PROGRESSIVA 122+386
SEZIONE N° 16
PROGRESSIVA 122+405
PROGETTO IN CDS
OTTIMIZZAZIONE PROGETTUALE
RIDUZIONE DEL NUMERO DI ESEMPLARI RIMOSSI
RIDUZIONE DELL'INGOMBRO DELLA PIANTA SCAVI
MANTENIMENTO DELL'ACCESSO AL SANTUARIO
RIDUZIONE DELL'INGOMBRO DELLA PISTA DI CANTIERE
MANTENIMENTO DELLA VIABILITA' LOCALE

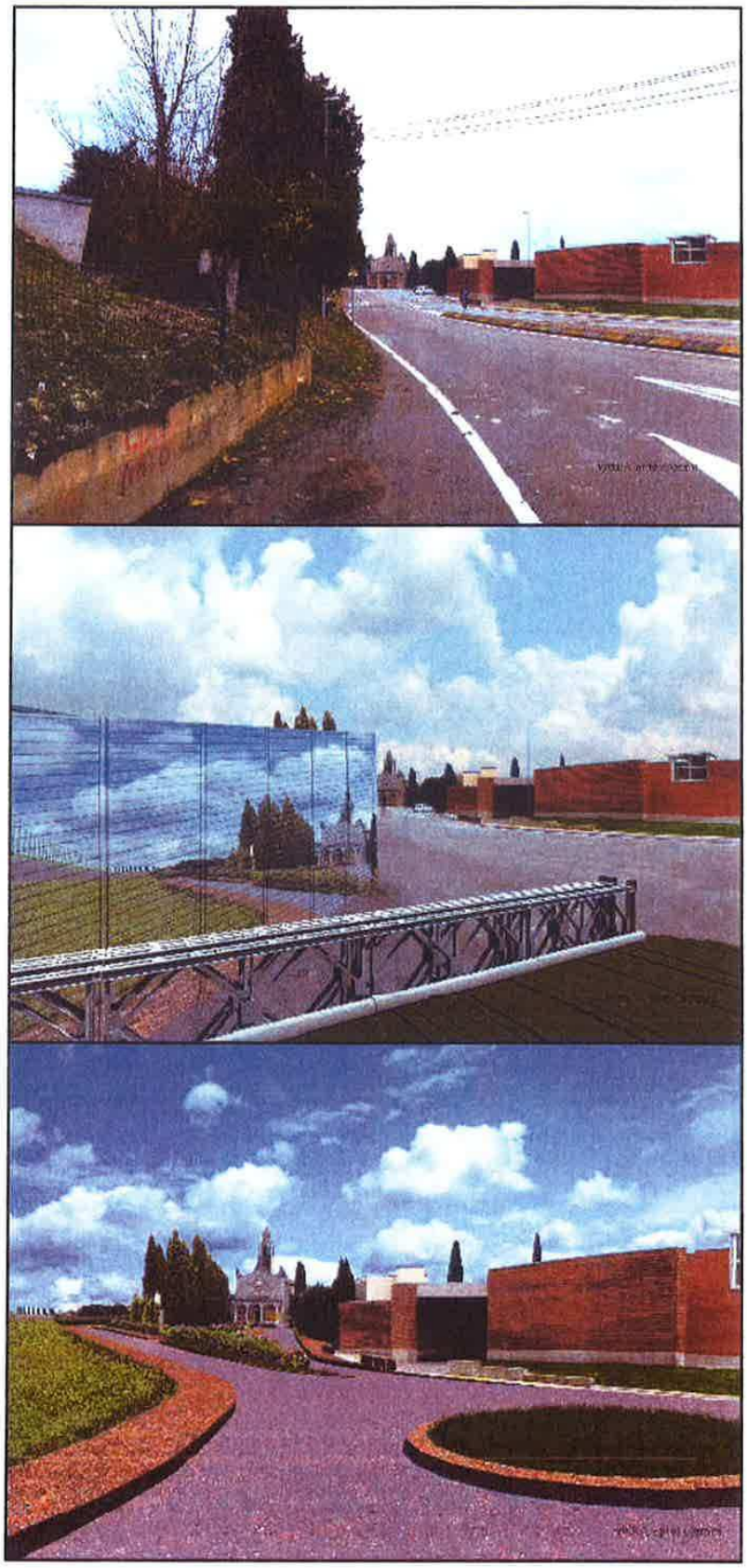
be3b6e2a

Santuario del Frassino

FOTOSIMULAZIONE FASE ANTE OPERAM, CORSO D'OPERA E POST OPERAM

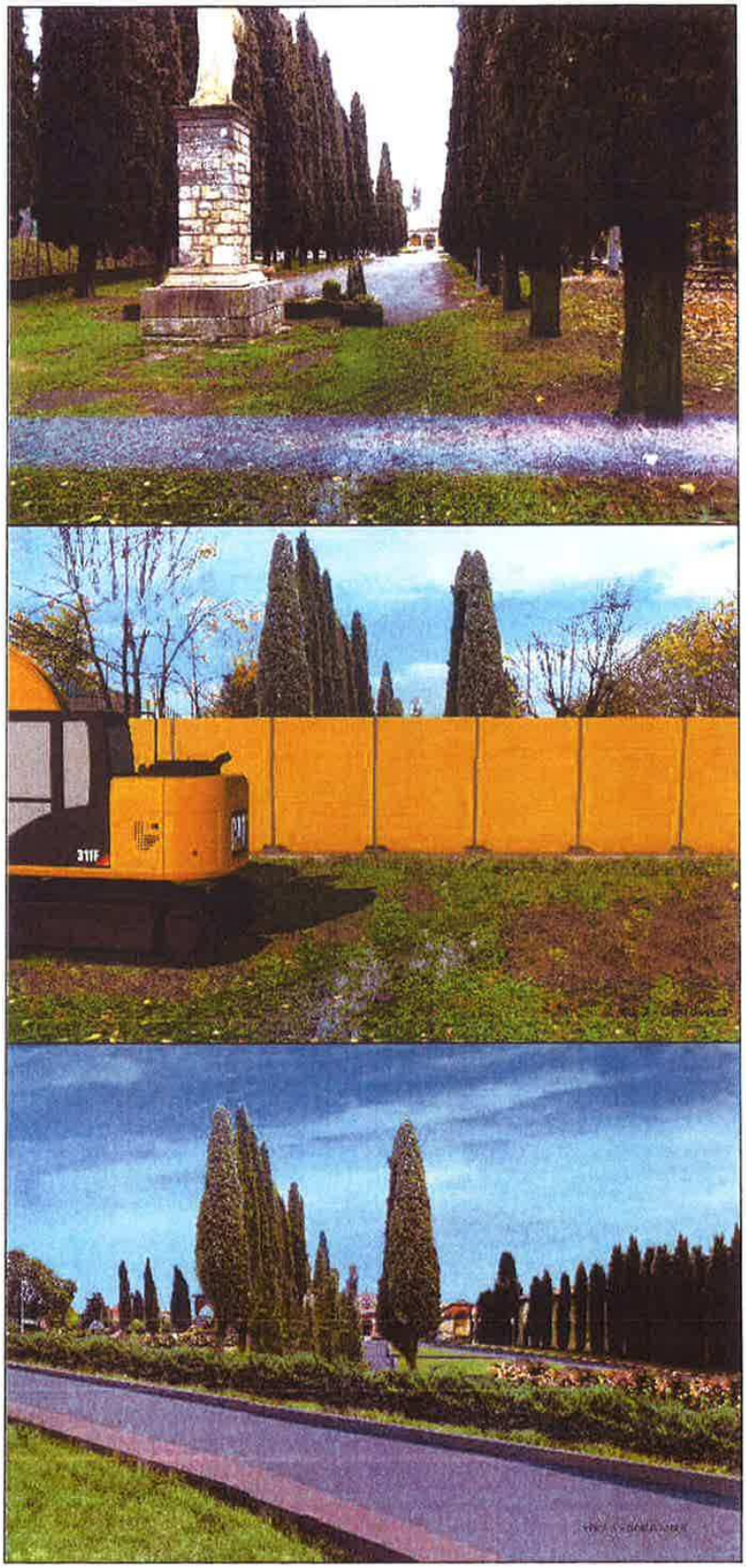
Punti di vista Santurio del Frassino


be3b6e2a



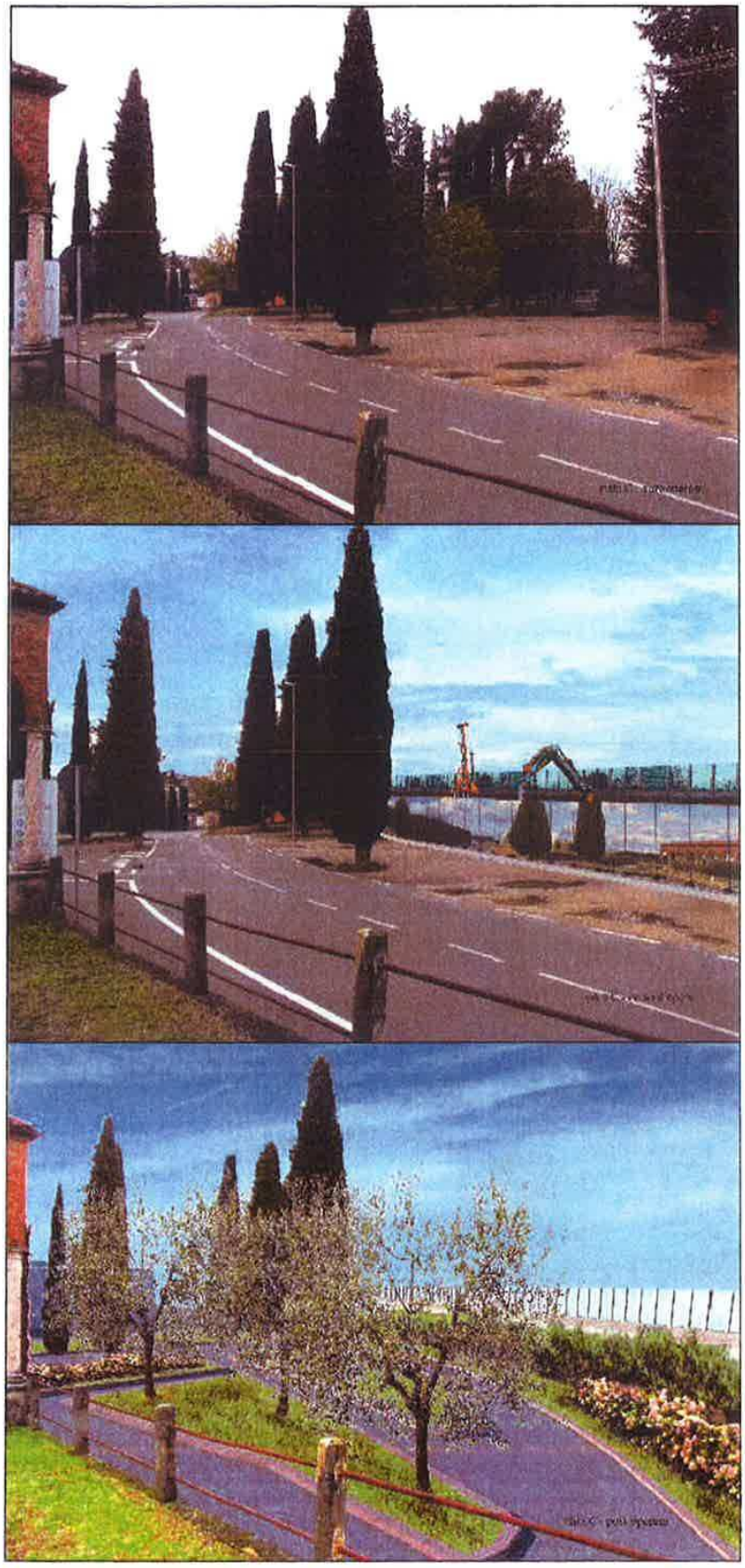
VISTA - A

be3b6e2a



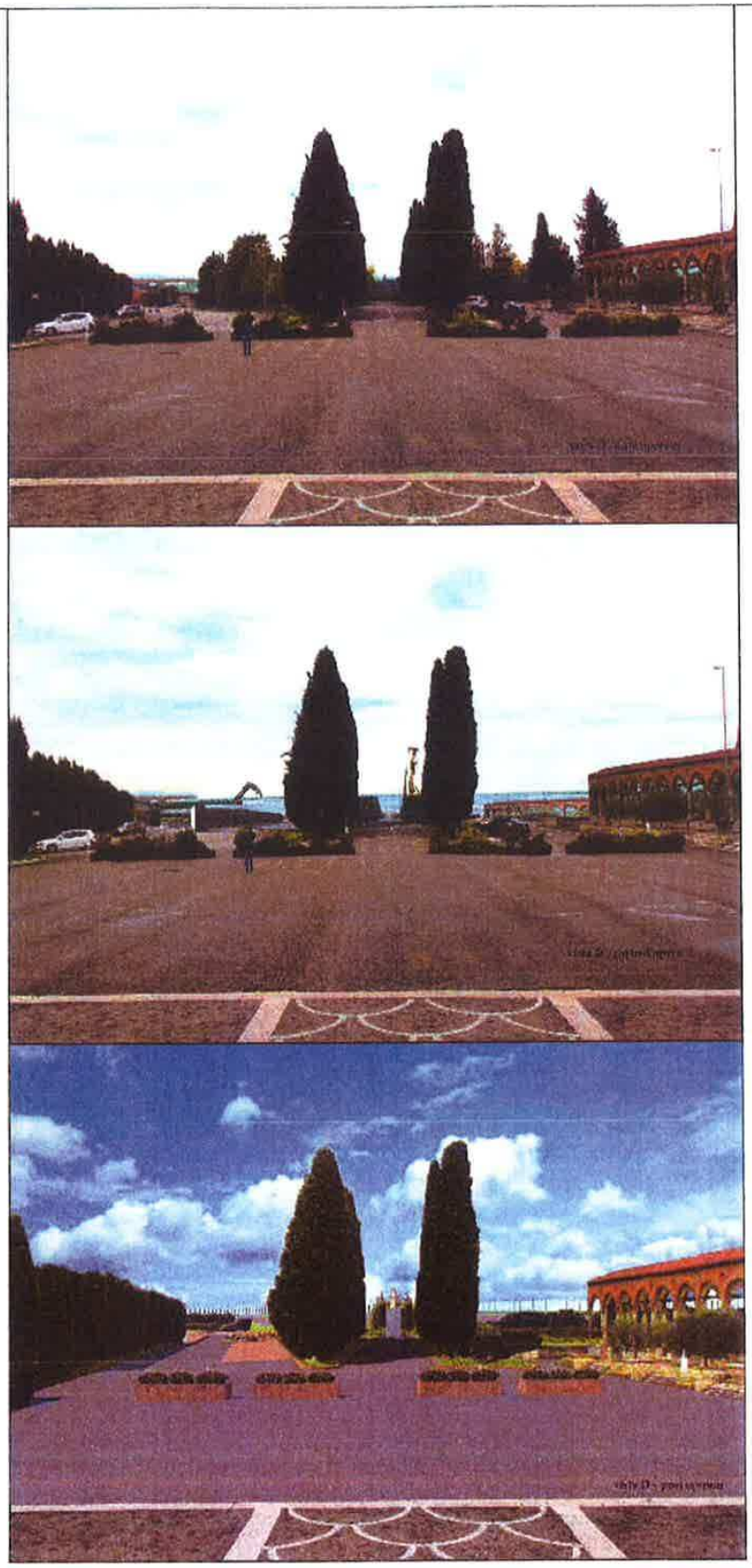
VISTA - B

be3b6e2a



VISTA - C

be3b6e2a



VISTA - D

be3b6e2a

VISTA - E

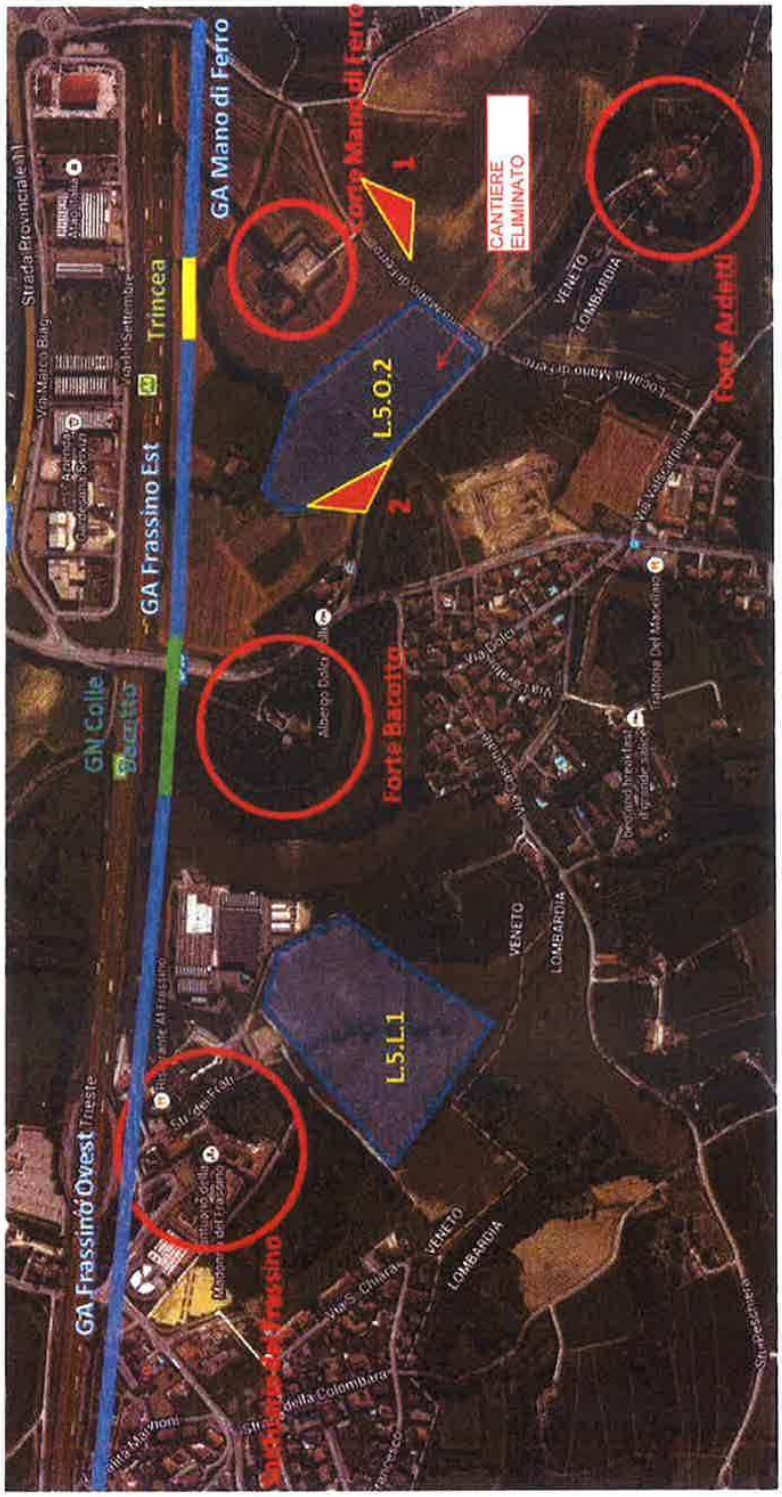
be3b6e2a

# ALLEGATO 4

# Corte Mano di Ferro

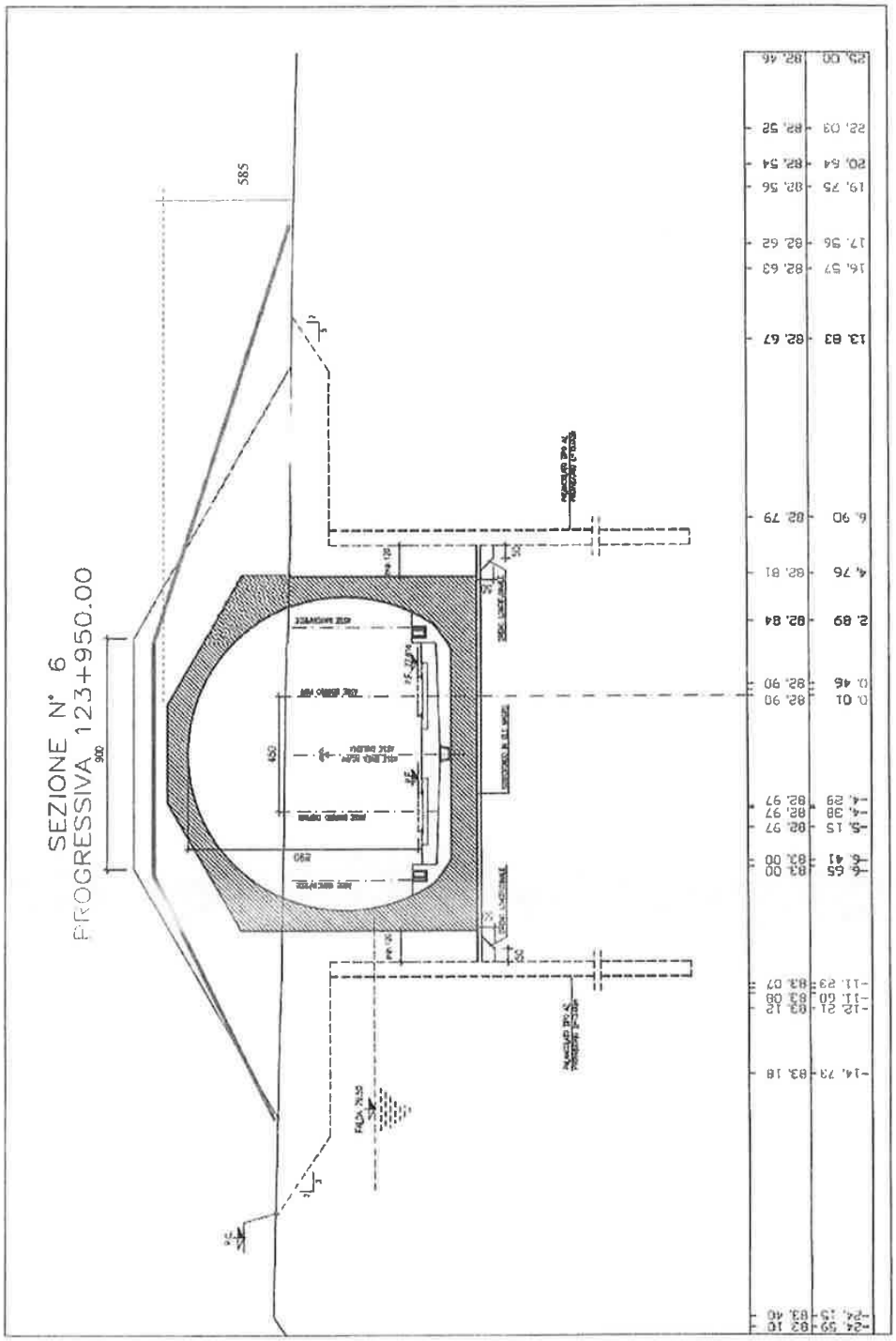
be3b6e2a

**Inquadramento territoriale**




be3b6e2a

**Sezioni con ottimizzazione del rimodellamento**



Stato attuale

Fotoinserimento

Fotoinserimento 2 - Peschiera del Garda - Mano di ferro 1

Stato attuale

Dettaglio fotoinserimento

Fotoinserimento

Fotoinserimento 4 - Peschiera del Garda - Mano di ferro 3

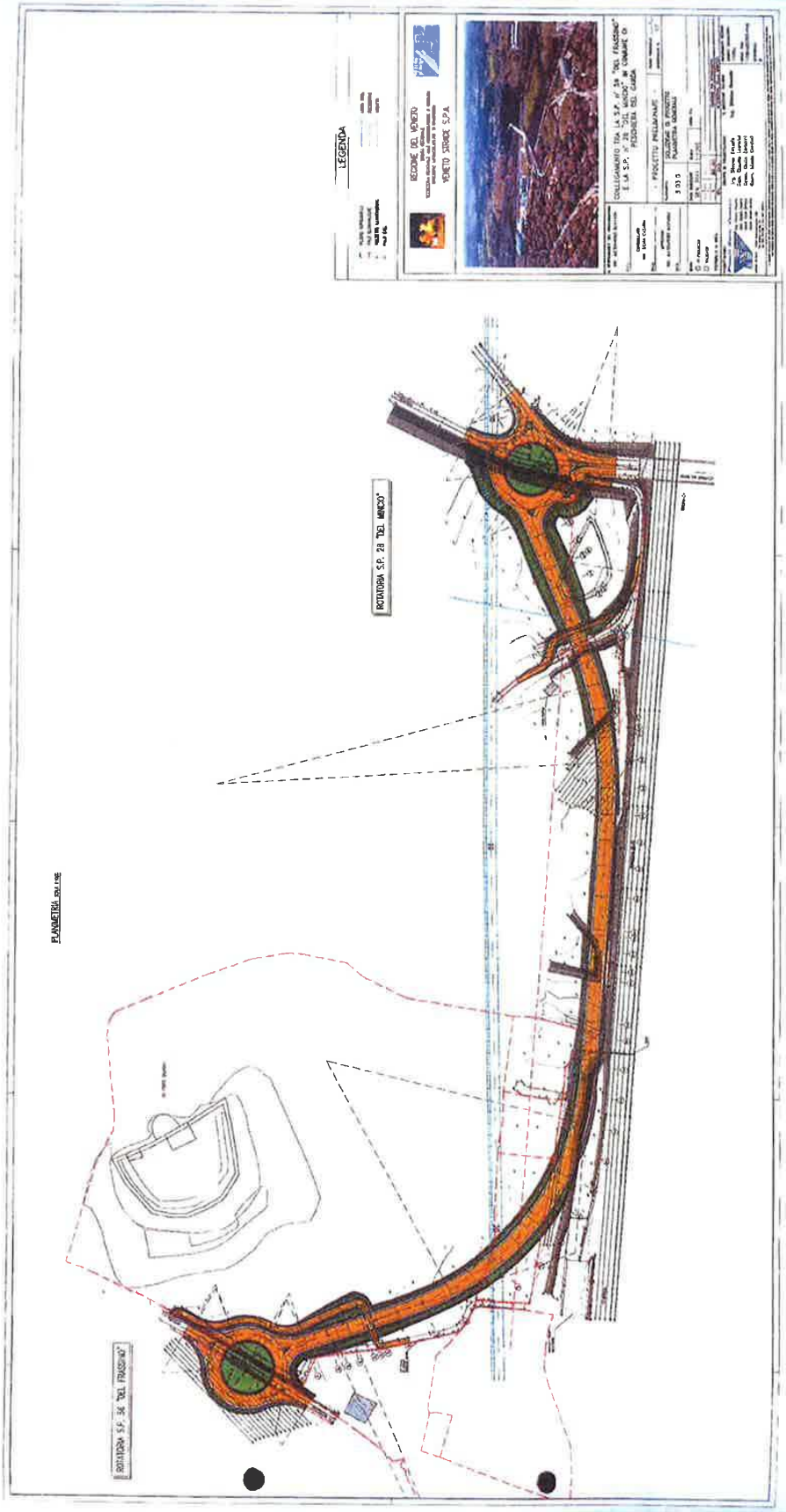
Stato attuale

Dettaglio fotoinserimento

Fotoinserimento

Fotoinserimento 3 - Peschiera del Garda - Mano di ferro 2

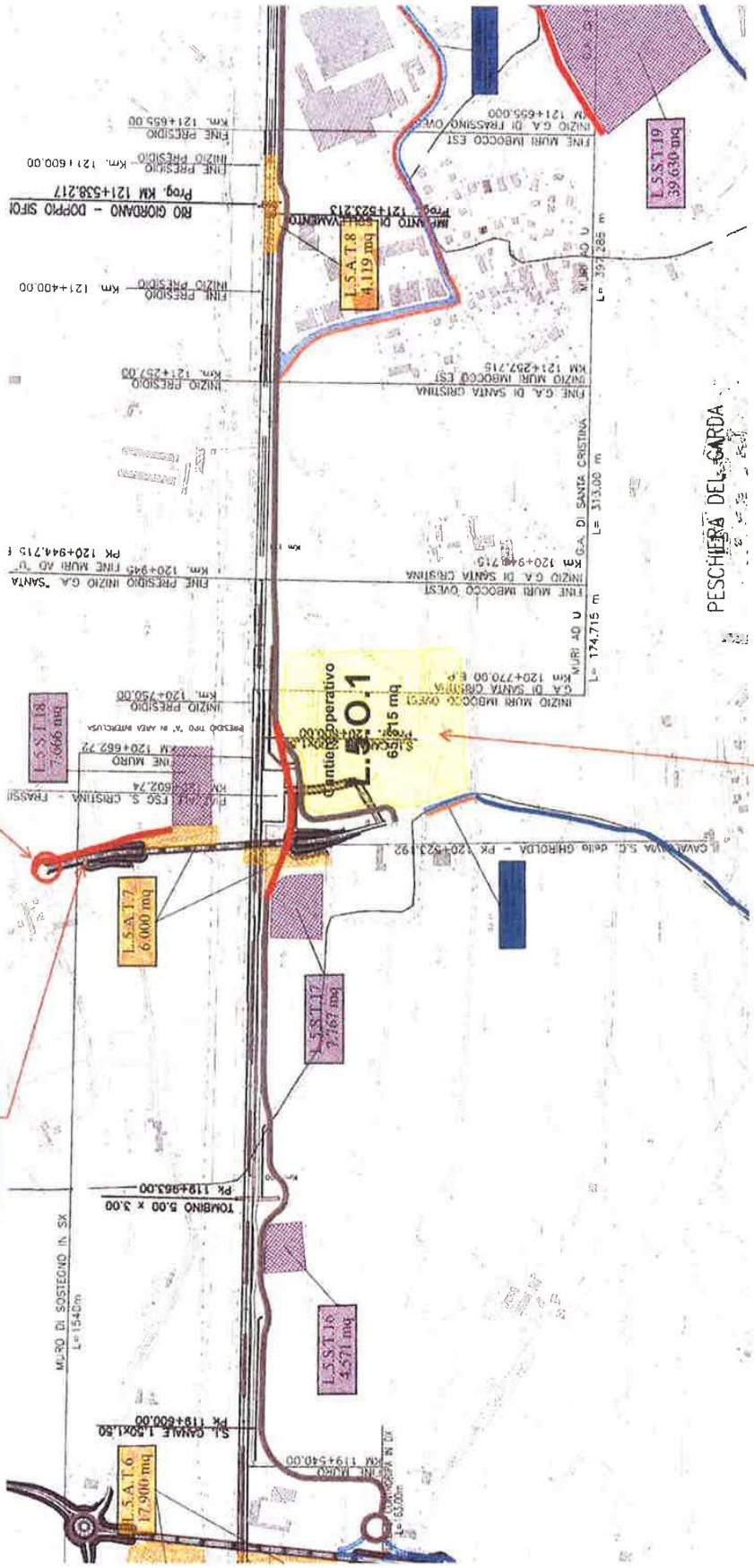
be3b6e2a




ALLEGATO 5

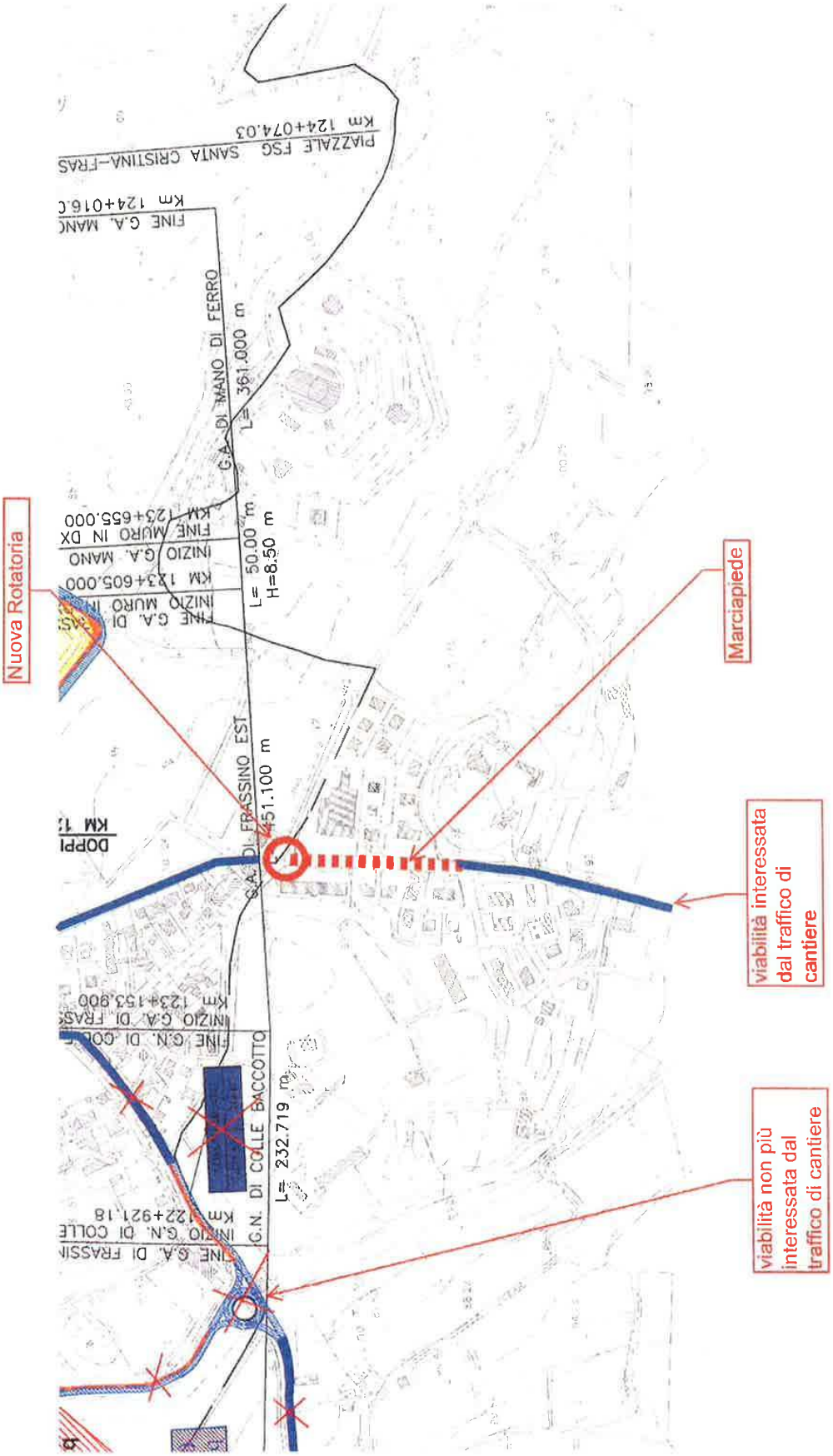
be3b6e2a

ALLEGATO 6 - Cavalcavia Ghirolda




be3b6e2a

ALLEGATO 7 - Riqualificazione SP19




be3b6e2a

**AV / AC Brescia – Verona**

# REPORT D'INCONTRO

Castelnuovo del Garda, 20/05/2016

Oggetto: Incontro presso il Comune di Castelnuovo del Garda in relazione alle osservazioni formulate in Conferenza di Servizi.

Presenti: REGIONE VENETO: Angelini
COMUNE DI CASTELNUOVO: Peretti (sindaco), Simpolo
RFI: Isi, De Rinaldis
ITALFERR: Berlingieri, Breda
CEPAV DUE: Levrio, Truglio, Lazzari

L'Amministrazione comunale ha elencato gli elementi del progetto oggetto di discussione, illustrando i punti ritenuti critici:

1. Cave di prestito
2. Compatibilità con SiTaVe
3. Cava Ballarini
4. Compatibilità del progetto AV con il nuovo svincolo su A4;
5. Interferenza con la discarica Mischi;
6. Cavalcavia SP 27 di Mongabia;
7. Sottopasso di Via Mantovana;
8. Piano di emergenza Air Liquide;
9. Interferenza con Via San Lorenzo;
10. Nuova rotatoria tra Via Stazione Via Milano;
11. Spostamento del Posto Tecnologico in area interclusa e viabilità presso centro "Pesca OK";
12. Adeguamento di Via Mantovana dal sottopasso a Camalavicina;
13. Nuova rotatoria su SR 11 a Cavalcaselle.

RFI ha confermato la sua disponibilità nell'identificare le migliori soluzioni per l'inserimento delle opere nel territorio.

Si sono quindi affrontati nel dettaglio i punti elencati.

1. **Cave di prestito**: il Consorzio Cepav due conferma che la cava di prestito originariamente prevista nel territorio di Castelnuovo è stata eliminata, analogamente a tutte le cave di prestito previste sulla tratta.

2. **Compatibilità con Si.Ta.Ve.**: il Consorzio Cepav due conferma che il progetto della linea AV non è compatibile con il sistema Si.Ta.Ve. non avendo quest'ultimo alcuna approvazione del progetto, neanche a livello preliminare.

AV / AC Brescia – Verona

3. **Cava Ballarini**: il Comune chiede se con la realizzazione della linea AV possa essere mantenuta l'attività della cava Ballarini posta alla pk 127+400 circa; RFI e Consorzio Cepav due ritengono che, a parte il sedime espropriato per la linea AV, la restante parte della cava possa continuare ad esercitare l'attività fermo restando il vincolo di inedificabilità entro i 30 mt dalla linea ferroviaria ai sensi del DPR 753/1980.

4. **Compatibilità del progetto AV con il nuovo svincolo su A4**: gli Enti chiedono conferma che il progetto della linea AV sia compatibile con la realizzazione del nuovo svincolo di Castelnuovo previsto su A4. Il Consorzio Cepav due conferma che il progetto è compatibile e prevede la realizzazione di una galleria artificiale di 290 m che sottopassa le rampe dello svincolo.

5. **Interferenza con la ex discarica Mischi**: su richiesta di approfondimento degli Enti il Consorzio Cepav due conferma che il progetto della linea AV non presenta alcuna interferenza con il corpo dei rifiuti relativi all'ex discarica Mischi; precisa inoltre che in ogni caso il materiale scavato per la realizzazione della galleria artificiale sarà sottoposto a caratterizzazione.

6. **Cavalcavia SP 27 di Mongabia**: quest'opera è stato oggetto delle seguenti richieste:

   a) Nuova rotatoria prevista a nord del cavalcavia: il Comune chiede di modificare il progetto includendo, come innesto sulla rotatoria, anche la Via Sei Fontane, oltre che Via Galilei. Si ritiene accoglibile la richiesta (vedi **Allegato 1**).
   b) Interferenza con la discarica della ditta OHA in fallimento: il Consorzio Cepav due assicura che il sito in questione è già incluso tra i siti critici oggetto di caratterizzazione e bonifica.
   c) Prolungamento dell'attuale cavalcavia sopra A4: si ritiene non accoglibile la richiesta, in quanto la quota dell'attuale opera di scavalco dell'autostrada non consente un possibile raccordo con il superamento della linea AV, essendo necessario un franco minimo di 7,20 mt sulla ferrovia; inoltre sarebbe in ogni caso necessario precludere la circolazione sulla strada provinciale per tutto il tempo necessario alla realizzazione del nuovo manufatto sulla linea AV (vedi **Allegato 2**).
   d) Pista ciclabile: il Comune chiede la realizzazione di una pista ciclabile sul nuovo cavalcavia in progetto; si ritiene accoglibile la richiesta (vedi **Allegato 3**).

7. **Sottopasso di Via Mantovana**: il Comune richiede di sostituire la previsione di nuovo sottopasso con il prolungamento del sottopasso esistente sotto A4: il Consorzio Cepav due spiega che la distanza tra le due infrastrutture (30 mt) determina, per poter avere una altezza utile regolamentare del sottopasso sotto la linea AV pari a 5,20 mt, una pendenza di raccordo del 12%; si conviene che il Comune accetti di ridurre l'altezza del nuovo sottopasso fino a 4,50 mt per consentire di diminuire la pendenza del raccordo al 10%, nonché accetti di interrompere l'attuale circolazione viaria sino a completamento dell'opera; si ritiene pertanto di realizzare il sottovia come prolungamento di quello attuale in luogo della configurazione riportata sul progetto definitivo (vedi **Allegato 4**).

AV / AC Brescia – Verona

8. **Piano di emergenza Air Liquide**: il Consorzio Cepav due illustra la situazione inerente questa tematica, chiarendo di avere preso atto dell'attuale stato del Piano di Emergenza Esterno (predisposto dal Comune e da Air Liquide, ma non ancora approvato dalla Prefettura) che colloca la linea AV nella fascia di attenzione, essendo quest'ultima a 130 mt dal confine dell'azienda e oltre l'A4: secondo il PEE infatti la zona ad alto impatto è limitata fino a 64 mt, quella di danno fino a 100 mt. Chiarisce inoltre che la DTP RFI di Verona ha predisposto una propria scheda con l'indicazione delle azioni da mettere in atto in caso di emergenza e che tale scheda è stata inviata, come richiesto, al Ministero dell'Ambiente.

9. **Interferenza con Via San Lorenzo**: il Comune chiede che l'attuale via San Lorenzo (alla pk 126+400 circa) non venga interrotta ma che venga ripristinato il percorso prevendendone il transito sopra la galleria artificiale della linea AV. Si ritiene accoglibile la richiesta (vedi **Allegato 5**).

10. **Spostamento del Posto Tecnologico in area interclusa e viabilità presso centro "Pesca OK":** il Comune richiede che il Posto Tecnologico alla pk 129+345 previsto in progetto a sud della linea AV venga trasferito a nord e collocato nell'area interclusa tra linea AV e A4, prevedendo un sottopasso di collegamento in corrispondenza dell'attuale viabilità alla pk 129+105 (Via Ca' Brusà); chiede inoltre la risistemazione della viabilità di accesso al centro "Pesca OK" nonché la realizzazione di una pista ciclabile di collegamento che sottopassi il viadotto Rio Tionello alla pk 129+587. Si ritiene accoglibile la richiesta (vedi **Allegato 6**).

11. **Adeguamento di Via Mantovana dal sottopasso a Camalavicina**: il Comune dichiara di rinunciare alla richiesta avanzata in fase di osservazioni al progetto di Conferenza di Servizi.

La Regione Veneto e il Comune di Castelnuovo del Garda, alla luce dei chiarimenti acquisiti, concordano con le determinazioni assunte nel presente report e con le soluzioni identificate per il superamento di ciascuna criticità evidenziata, così come sopra riportato e negli allegati.

Milano, 24/10/2016

REGIONE VENETO (per presa visione)

Dr. Ing. Giuseppe FASIOL



be3b6e2a

**AV / AC Brescia – Verona**

COMUNE DI CASTELNUOVO DEL GARDA

RFI

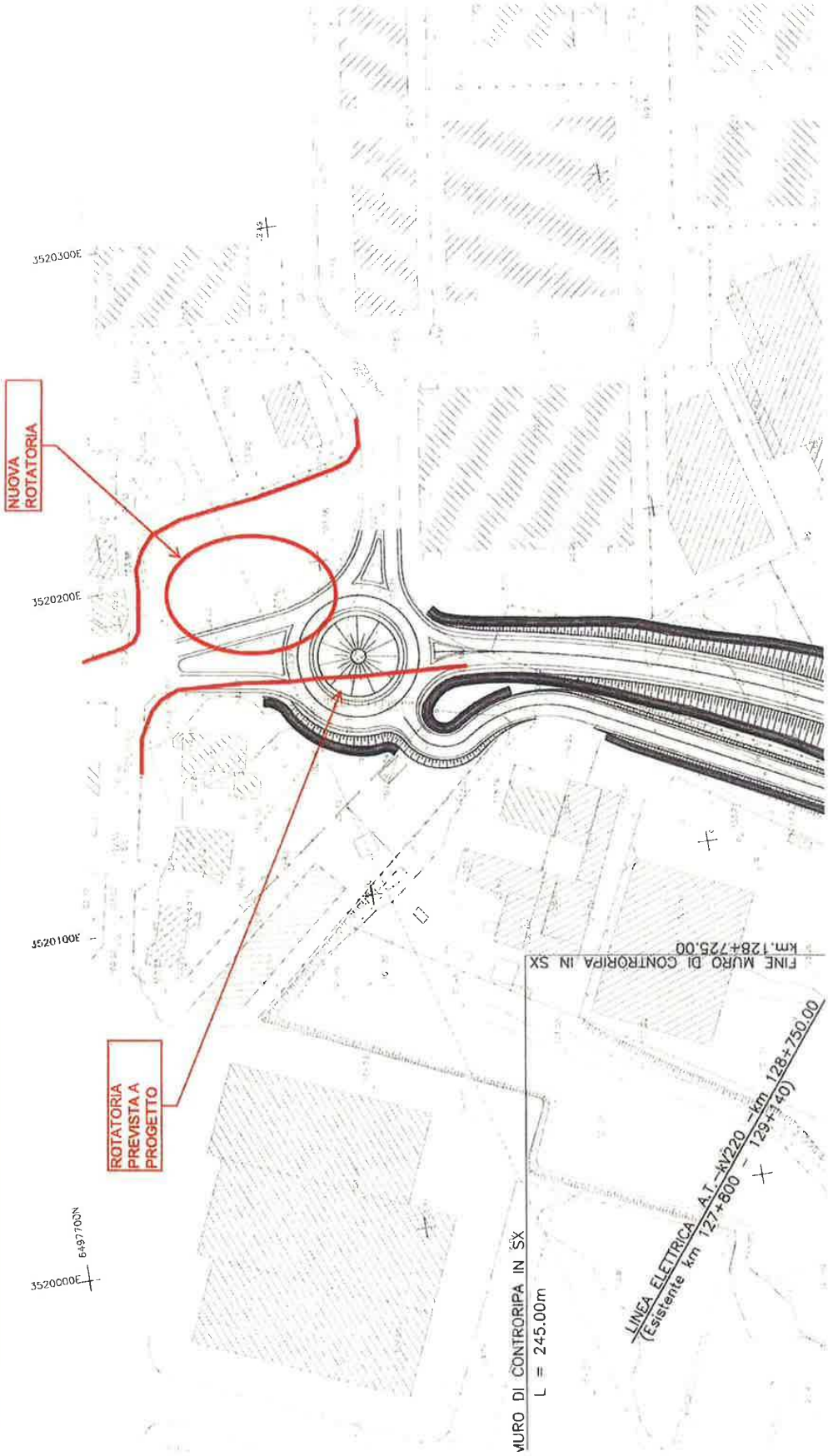
ITALFERR

CONSORZIO CEPAV DUE



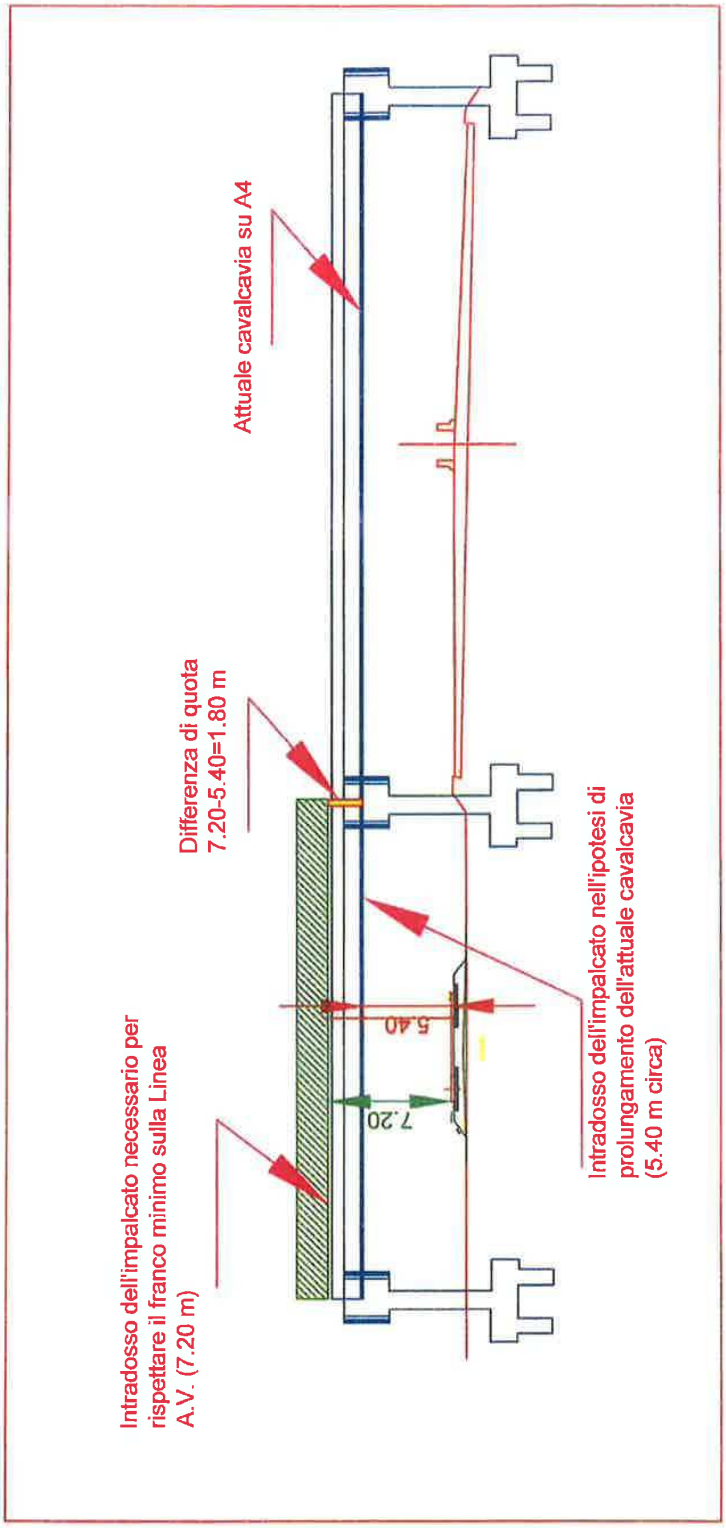
be3b6e2a

ALLEGATO 1 - Modifica Rotatoria cavalcavia SP27 di Mongabia

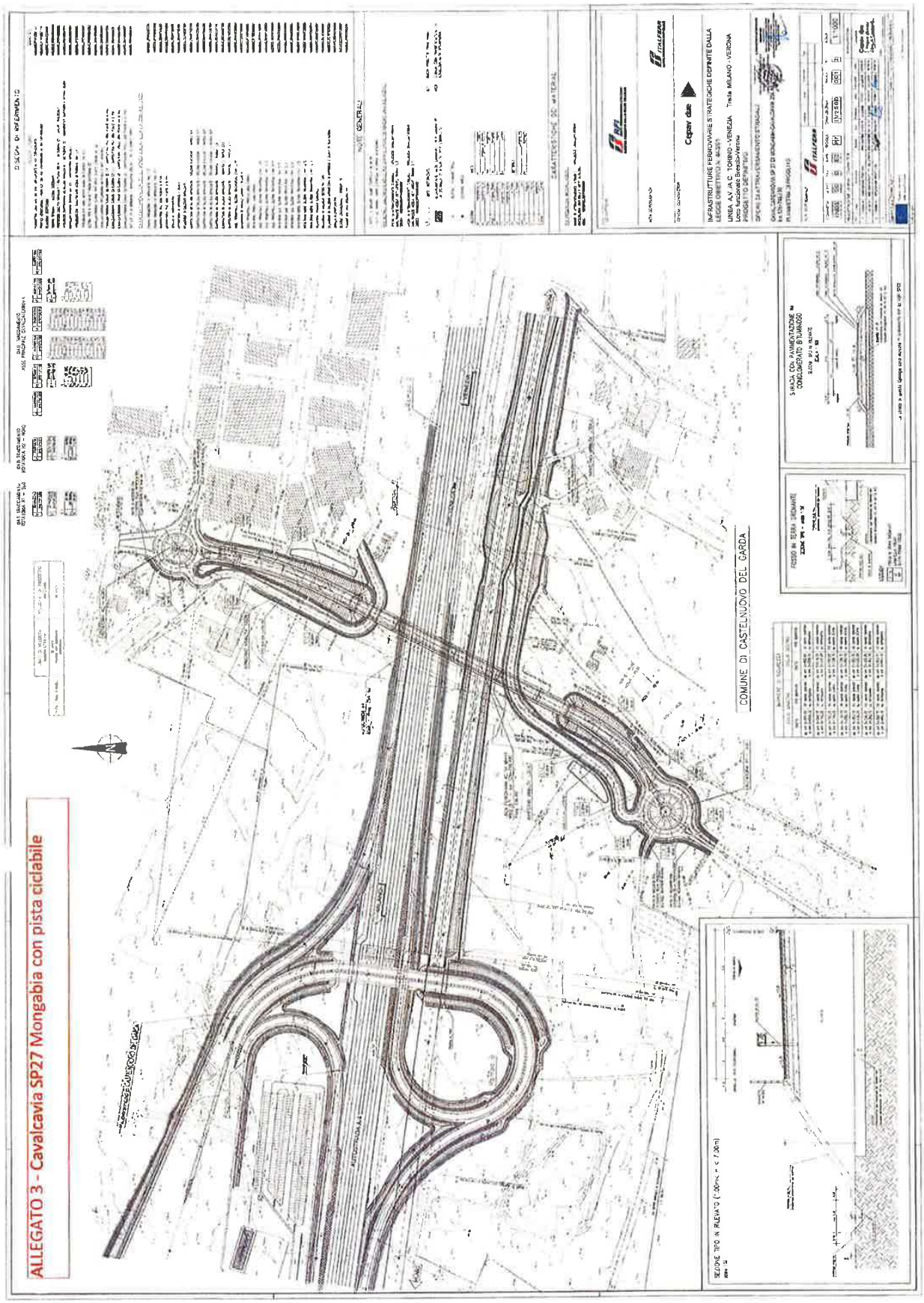



be3b6e2a

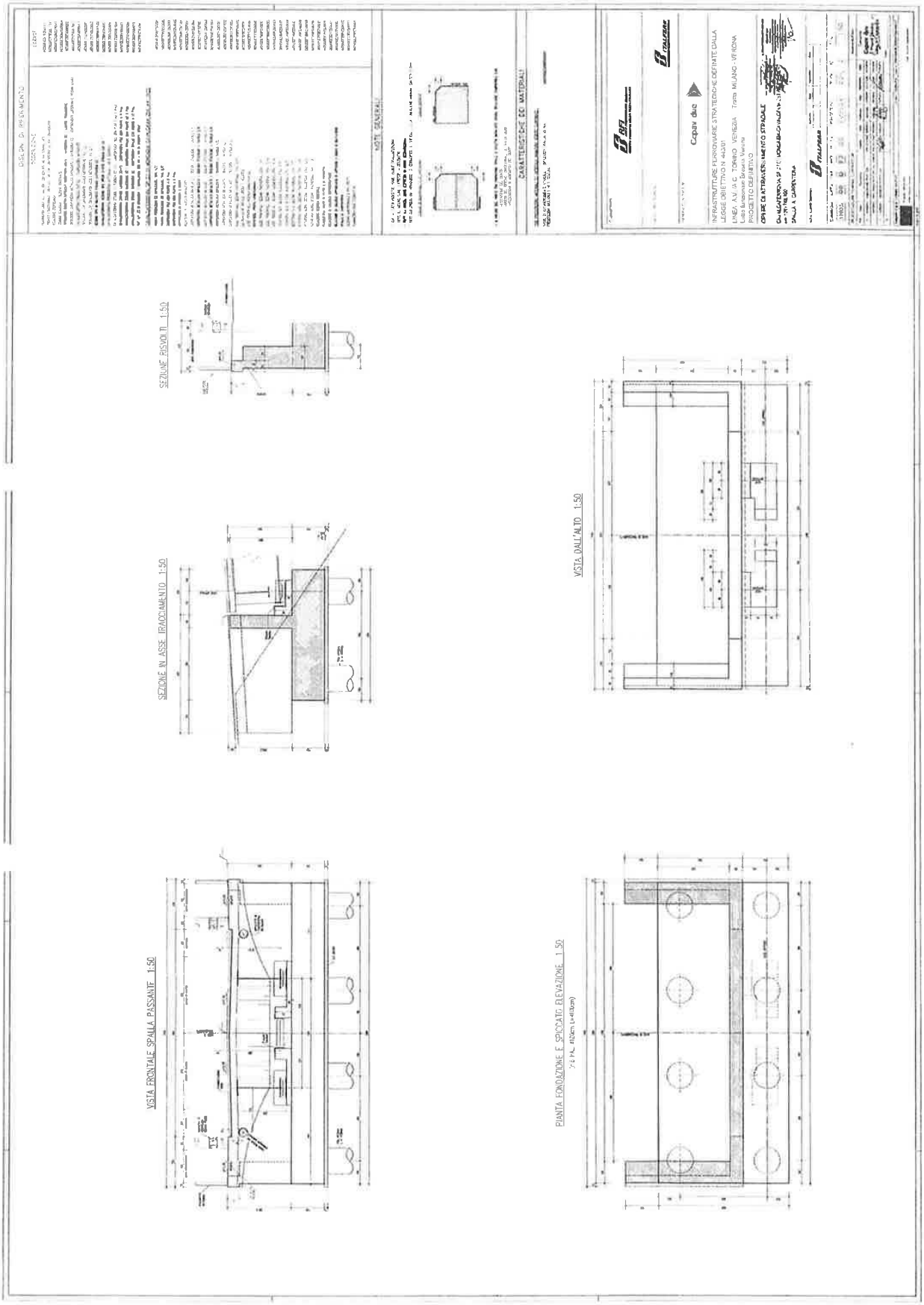
# ALLEGATO 2




be3b6e2a

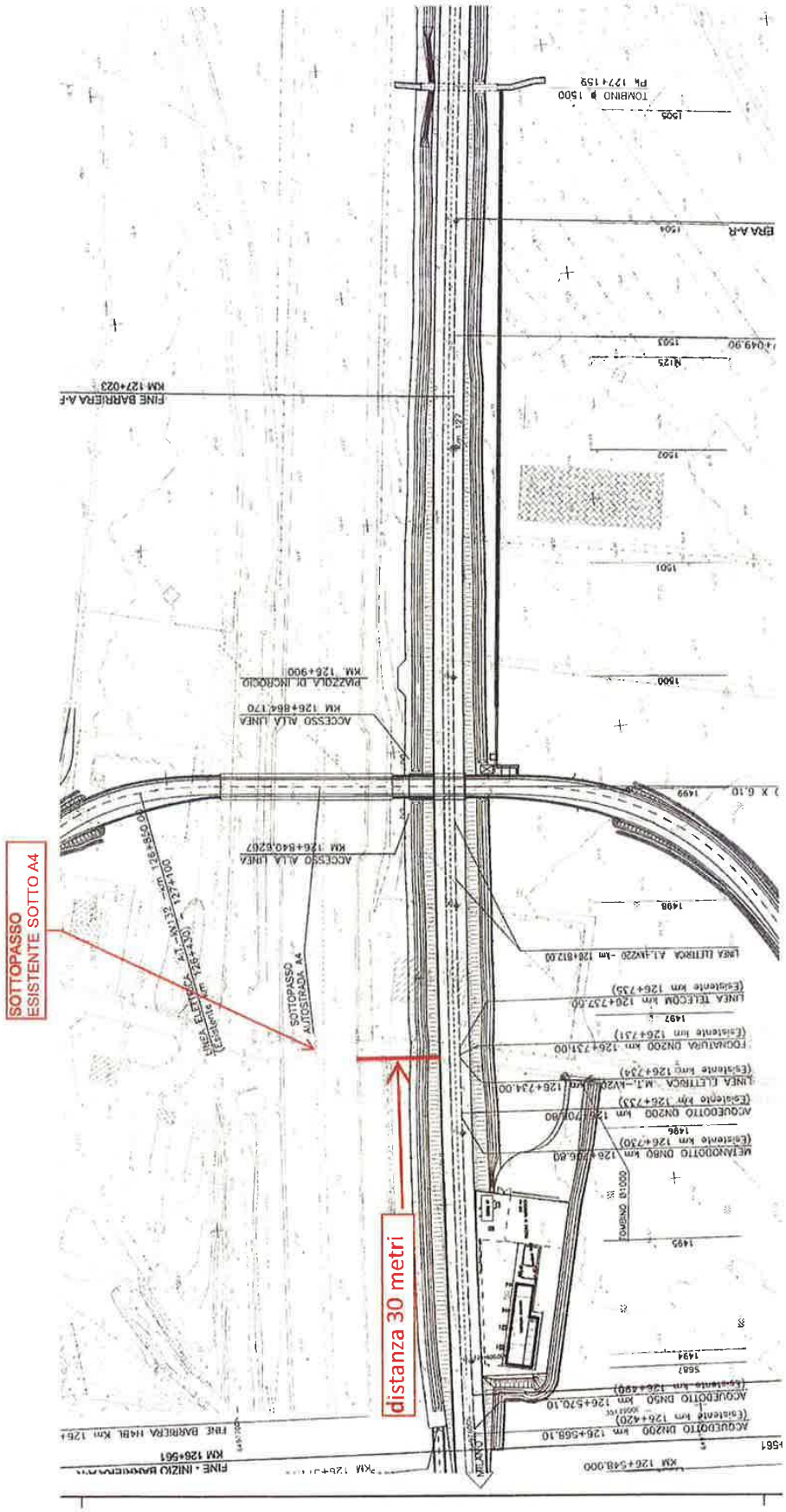

ALLEGATO 3 - Cavalcavia SP27 Mongabia con pista ciclabile
COMUNE DI CASTELNUOVO DEL GARDA
AUTOSTRADA A4
INFRASTRUTTURE FERROVIARIE STRATEGICHE DEFINITE DALLA LEGGE OBIETTIVO L. 443/01
LINEA A.V./A.C. TORINO - VENEZIA Tratta MILANO - VERONA
Lotto funzionale Brescia-Verona
PROGETTO DEFINITIVO
Cepav due
SEZIONE TIPO IN RILEVATO

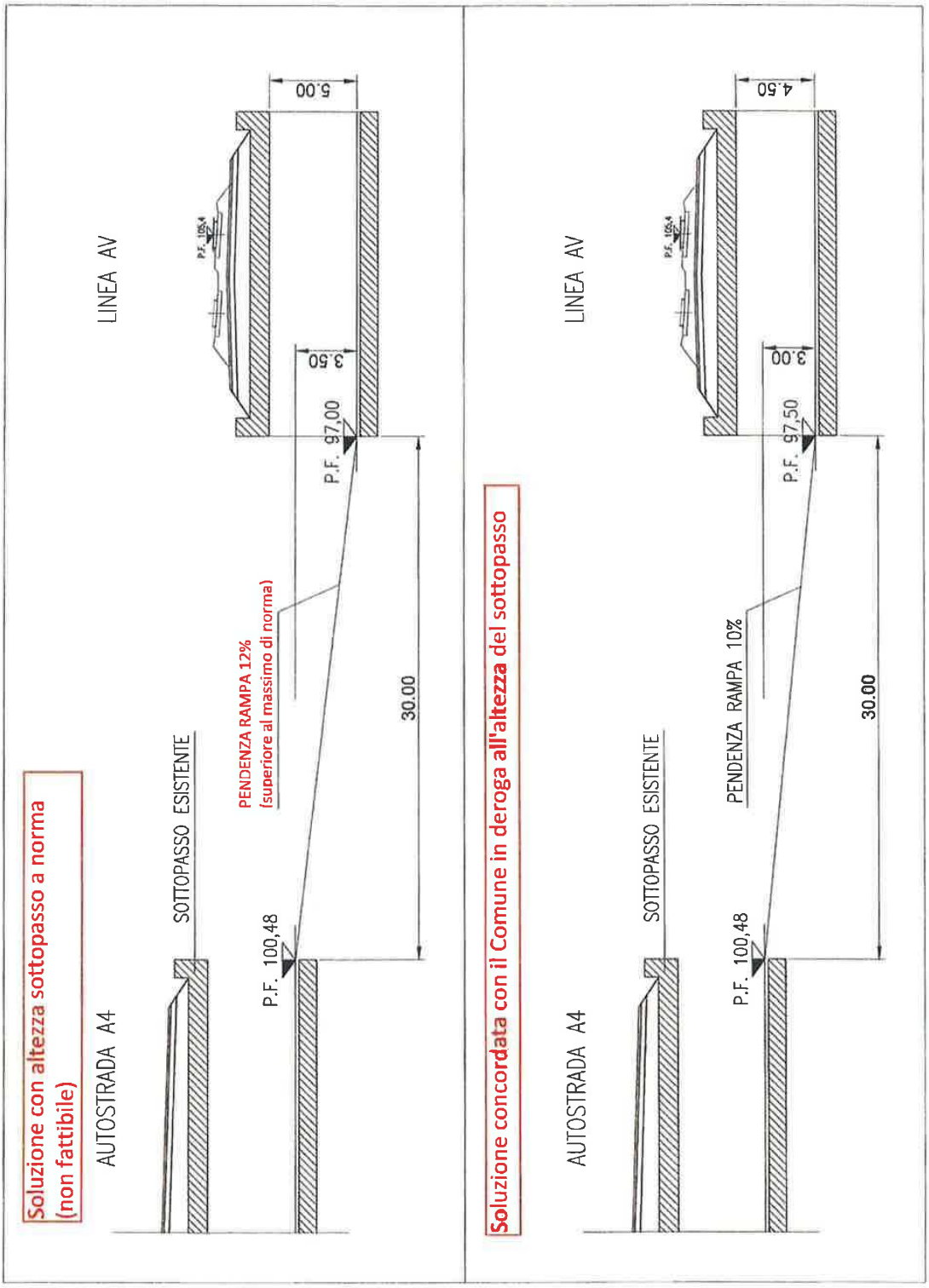
be3b6e2a


SEZIONE POSIOLTI 1:50
SEZIONE IN ASSE TRACCIAMENTO 1:50
VISTA DALL'ALTO 1:50
VISTA FRONTALE SPALLA PASSANTE 1:50
PIANTA FONDAZIONE E SPICCATO ELEVAZIONE 1:50
NOTE GENERALI
CARATTERISTICHE DEI MATERIALI
Capo due
INFRASTRUTTURE FERROVIARIE STRATEGICHE DEFINITE DALLA
LEGGE 443/01 - CORRIDOIO 5
Linea Lione - Torino - Venezia Tratta MILANO - VERONA
PROGETTO DEFINITIVO
OPERE DI ATTRAVERSAMENTO STRADALE
SPALLA A CARREATA

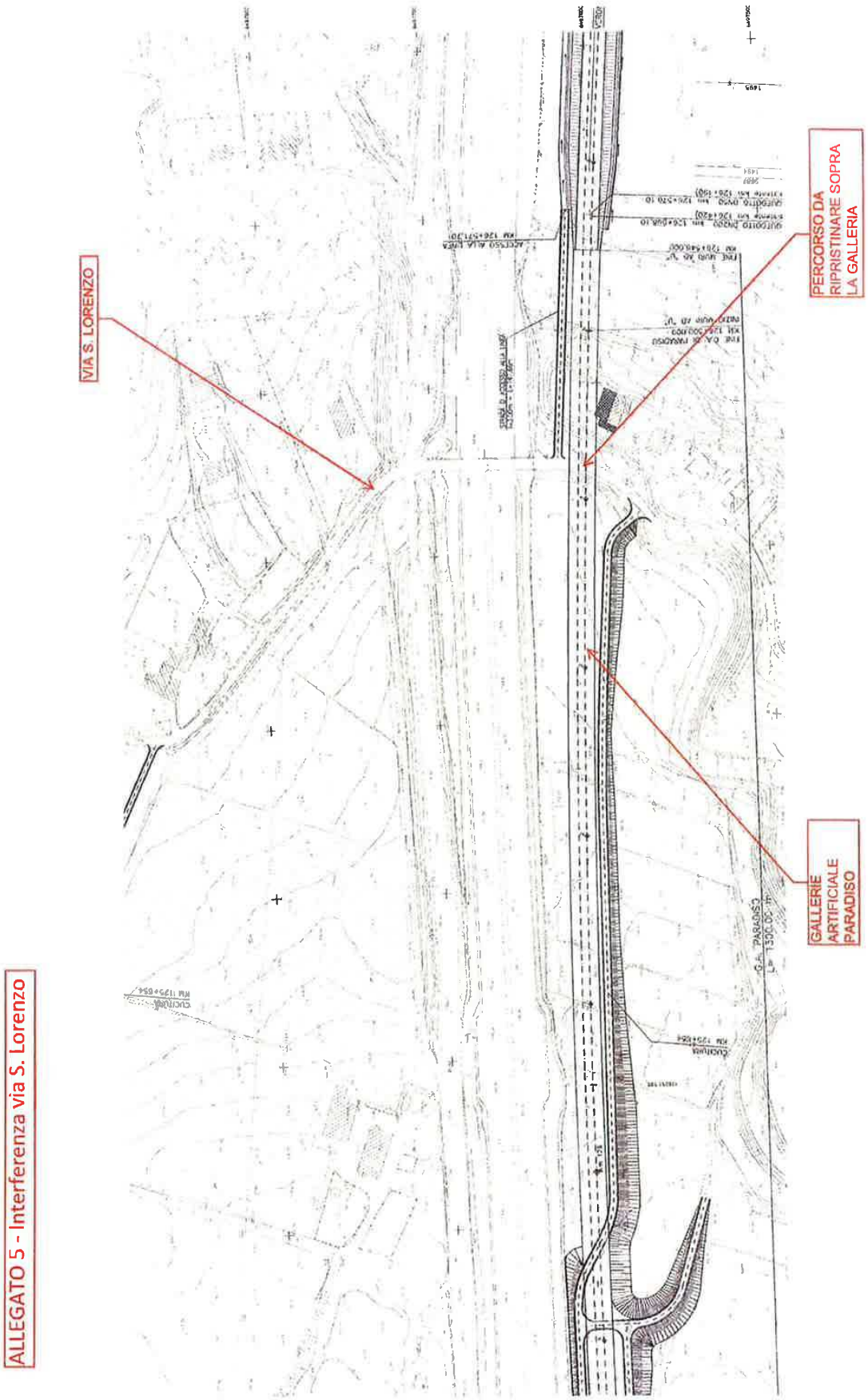
be3b6e2a

ALLEGATO 4 - Sottopasso via Mantovana



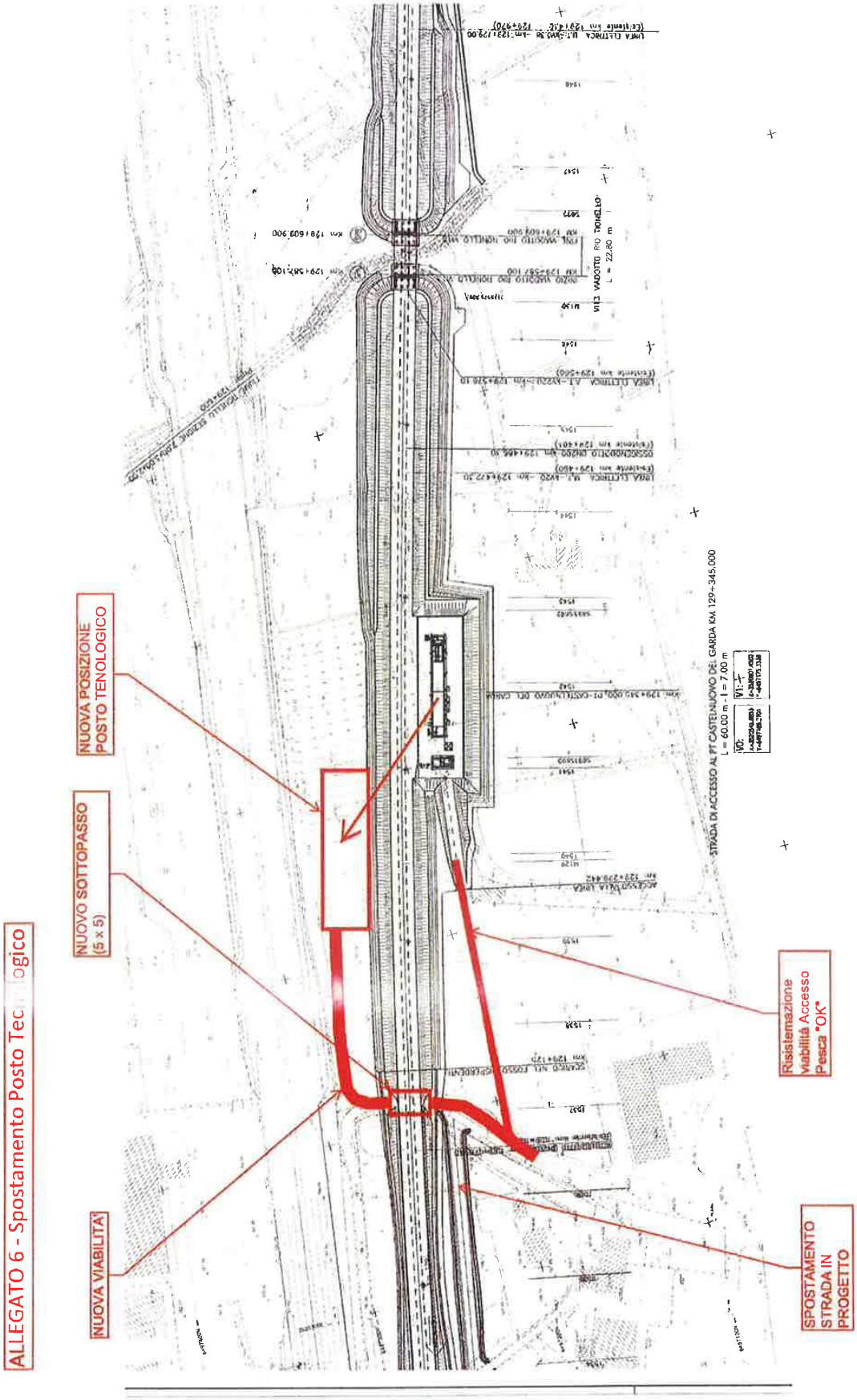

Soluzione con altezza sottopasso a norma (non fattibile)
AUTOSTRADA A4
SOTTOPASSO ESISTENTE
LINEA AV
P.F. 100,48
PENDENZA RAMPA 12%
(superiore al massimo di norma)
P.F. 97,00
3.50
5.00
30.00
Soluzione concordata con il Comune in deroga all'altezza del sottopasso
AUTOSTRADA A4
SOTTOPASSO ESISTENTE
LINEA AV
P.F. 100,48
PENDENZA RAMPA 10%
P.F. 97,50
3.00
4.50
30.00

be3b6e2a

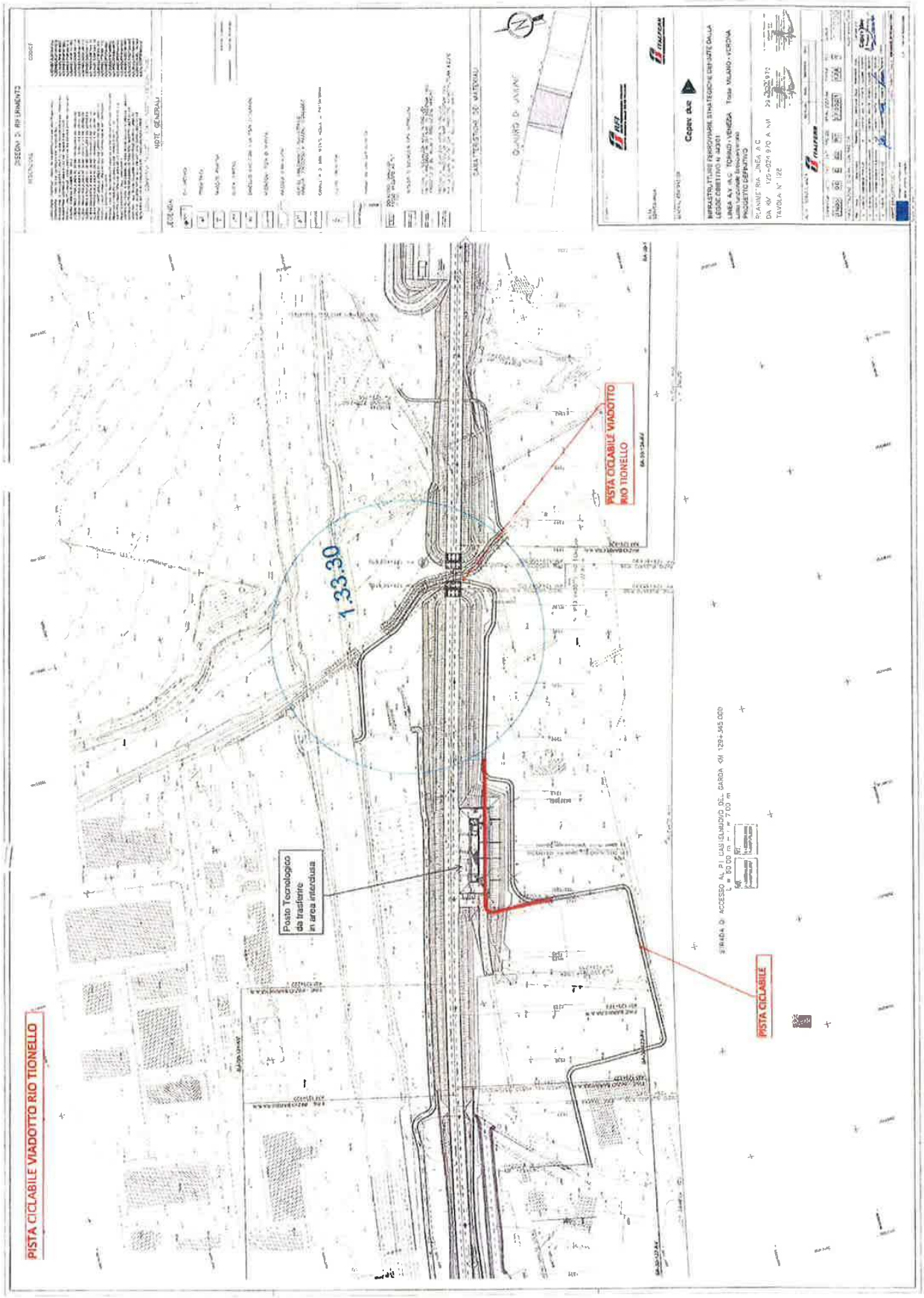



ALLEGATO 5 - Interferenza via S. Lorenzo

be3b6e2a


ALLEGATO 6 - Spostamento Posto Tecnologico
NUOVA VIABILITA'
NUOVO SOTTOPASSO (5 x 5)
NUOVA POSIZIONE POSTO TENOLOGICO
SPOSTAMENTO STRADA IN PROGETTO
Risistemazione viabilità Accesso Pesca "OK"
STRADA DI ACCESSO AL PT CASTELNUOVO DEL GARDA KM 129+345,000
L = 60,00 m - l = 7,00 m
VIA WADOTTO PIO TONELLO
L = 22,80 m

be3b6e2a


PISTA CICLABILE VIADOTTO RIO TIONELLO
Posto Tecnologico da trasferire in area interdusa
1.33.30
PISTA CICLABILE VIADOTTO RIO TIONELLO
PISTA CICLABILE

be3b6e2a

**AV / AC Brescia – Verona**

# REPORT D'INCONTRO

Sommacampagna, 06/05/2016

Oggetto: Incontro presso il Comune di Sommacampagna in relazione alle osservazioni formulate in Conferenza di Servizi dai Comuni di Sona e Sommacampagna.

Presenti: COMUNE DI SOMMACAMPAGNA: Manzato (sindaco), Allegri (assessore), Sartori
COMUNE DI SONA: Mazzi (sindaco), Spada
RFI: Isi, De Rinaldis
ITALFERR: Berlingieri, Breda
CEPAV DUE: Levrio, Truglio, Lazzari

Gli Amministratori di Sona e Sommacampagna elencano i seguenti punti – oggetto di osservazioni nell'ambito dell'iter approvativo del progetto definitivo della tratta AV/AC Brescia-Verona - che richiedono un approfondimento:

1. Cave di prestito.
2. Recupero ambientale area del Viadotto Tione.
3. Realizzazione piattaforma sovrappassante la linea storica a San Giorgio in Salici.
4. Modifica della percorrenza dei mezzi di cantiere tra San Giorgio in Salici e la frazione Grola.
5. Localizzazione cantiere operativo L.6.O.2.
6. Galleria artificiale San Giorgio Est.
7. Area di stoccaggio L.7.S.T.1.
8. Sottopasso di Via Campagnola e rotatoria all'incrocio con Via Terminon.
9. Sottopasso di Via Palazzo.
10. Delocalizzazione ANCAP.
11. Interventi di recupero del santuario di Madonna del Monte
12. Via Libia.
13. Sottostazione elettrica presso SP Morenica.
14. Elettrodotto di adduzione alla Sottostazione.
15. Interventi su SP Morenica.
16. Mantenimento sottopassi alla pk 136+500 e pk 136+750.

17. Sottopasso Via Mincio-Via Siberie.
18. Rotatoria di cantiere in Via Siberie.
19. Adeguamento Via Siberie.
20. Realizzazione area boscata in località Betlemme.
21. Mantenimento sottopasso in Via Betlemme.
22. Localizzazione cantiere operativo L.7.O.1.
23. Cavalcavia Via Rampa.
24. Sottopasso Via Messedaglia.
25. Interventi su Via De Amicis e Via Cason - Via Canova.
26. Modifica percorrenza mezzi di cantiere nella viabilità al confine tra Sona, Sommacampagna e Verona.
27. Realizzazione di una strada sul sedime della pista di cantiere parallela alla linea AV nel tratto tra la SP Morenica e il confine con Verona.

RFI conferma la sua disponibilità nell'identificare le migliori soluzioni per l'inserimento delle opere nel territorio.

Si sono quindi affrontati nel dettaglio i punti elencati.

1. **Cave di prestito**: le Amministrazioni chiedono chiarimenti in merito agli effettivi intendimenti del GC sul reperimento degli inerti nei Comuni di Sona e Sommacampagna, lamentando di avere interpretato nelle controdeduzioni il trasferimento della cava VR1, originariamente sita nel territorio di Castelnuovo, sul territorio del comune di Sommacampagna, e chiarendo come quest'ultimo abbia già raggiunto il limite del 3% sul totale della superficie agricola previsto dalla normativa; l'Amministrazione dichiara inoltre che è in atto un contenzioso con la Regione in relazione all'ampliamento autorizzato della cava Betlemme.

   Il GC spiega che, a fronte del necessario reperimento del fabbisogno di inerti per la realizzazione dell'opera, nel progetto definitivo era stata prevista l'apertura di 7 nuove cave di prestito (operazione peraltro individuata nelle stesse prescrizioni CIPE); tuttavia, alla luce delle numerose opposizioni pervenute dal territorio, contrarie all'apertura di nuove cave di prestito, il GC ha ipotizzato che l'approvvigionamento di inerti possa avvenire attraverso gli ATE autorizzati o, in casi specifici, in aree preconcordate con le amministrazioni comunali.

   Il caso della cava Betlemme - indicato quale possibile soluzione alternativa alla cava di prestito - si configurava appunto come reperimento in ambiti autorizzati, con la condizione che i siti fossero sufficientemente prossimi alla linea AV.

Il Comune rappresenta che la disponibilità in aree autorizzate nel Comune di Sommacampagna ammonta a circa 3,4 milioni mc di inerti, secondo un elenco consegnato in sede di riunione (vedi **Allegato 1**).

Il Comune evidenzia che dal Parere 1984 del 05.02.16 della Commissione di Verifica dell'Impatto Ambientale emerge che si pensa di poter utilizzare per l'approvvigionamento dei materiali inerti la cava denominata "Corte Betlemme" come ampliata a seguito della DGRV 276 del 2011. Si evidenzia che tale sito, per effetto di un contenzioso in atto, non risulta attivo e che pertanto non può essere tenuto in considerazione quale alternativa alla cava VR 1 ubicata in Castelnuovo.

Il GC garantisce che verranno utilizzate unicamente le altre cave indicate nell'elenco Allegato 1, o, comunque cave autorizzate al momento in cui si renderà necessario il reperimento degli inerti.

2. **Recupero ambientale area del Viadotto Tione**: le Amministrazioni chiedono che venga assicurata, in fase di costruzione del Viadotto Tione (pk 130+400), la massima attenzione agli ambiti naturalistici presenti.

   Il GC assicura che verranno adottate tutte le misure necessarie a preservare la vegetazione presente e che verranno messi in atto interventi di ingegneria naturalistica finalizzati a minimizzare l'impatto dell'opera sull'ambiente, inoltre verrà garantito il passaggio ciclo-pedonale.

3. **Realizzazione piattaforma sovrappassante la linea storica a San Giorgio in Salici**: la richiesta è relativa ad un intervento strutturale sull'attuale cavalcavia presente sulla linea storica nell'abitato di San Giorgio in Salici, prevedendone un ampliamento per la realizzazione di una nuova piazza urbana. Si ritiene non accoglibile la richiesta.

4. **Modifica della percorrenza dei mezzi di cantiere tra San Giorgio in Salici e la località Grola**: le Amministrazioni chiedono che sia realizzata, in luogo del transito dei mezzi di cantieri in San Giorgio in Salici come da planimetrie del progetto definitivo, una pista di cantiere lungo la A4, dalla pk 130+650 circa alla pk 132+500 circa (vedi **Allegato 2**).

   Il GC spiega che la viabilità individuata è destinata sostanzialmente a trasporti di tipo logistico e non dei materiali da costruzione; fa inoltre presente che la realizzazione della pista di cantiere richiesta insiste in alcuni tratti su filari di alberi e frutteti, dichiarandosi in ogni caso disponibile ad accogliere la richiesta. Le Amministrazioni si riservano un'ulteriore verifica in merito a quanto segnalato dal GC. Le Amministrazioni evidenziano di avere il consenso dei proprietari terrieri nel portare al margine della loro proprietà (vicino all'autostrada) il passaggio dei mezzi al fine di non "tagliare" a metà la loro campagna.

5. **Localizzazione cantiere operativo L.6.O.2.**: le Amministrazioni richiedono la possibilità di trasferire il cantiere operativo L.6.O.2. nell'area di proprietà Corbaz - Agromar situata a nord della linea storica approssimativamente alla pk 134+900 - 135+200.

   Il GC fa presente che si tratta di un'area dichiarata indisponibile dalla proprietà (vedi **Allegato 3**); fa inoltre presente che la localizzazione proposta si troverebbe a nord della linea storica, rendendo

gravoso il raggiungimento della linea AV in costruzione da parte dei mezzi di cantiere, trattandosi di un cantiere operativo.

Il GC rassicura comunque che l'area individuata nel progetto definitivo non interferisce né con il centro fotovoltaico né con il centro ippico presenti nelle vicinanze, e che saranno adottate tutte le misure di mitigazione ambientale per minimizzare l'impatto del cantiere con le attività circostanti. L'Amministrazione di Sona rivolge al GC Cepav due l'invito a dialogare con la proprietà dell'area Corbaz, oggi abbandonata e sicuramente utile per eventuali attività cantieristiche o di deposito una volta avviati i lavori TAV, eliminando in questo modo questa situazione di degrado presente oggi lungo la linea ferroviaria.

6. **Galleria artificiale San Giorgio Est**: le Amministrazioni chiedono chiarimenti sulle aree previste in esproprio in corrispondenza della galleria artificiale e se sia possibile prevedere sopra il sedime della stessa un utilizzo pubblico dell'area, quale verde e pista ciclopedonale.

Il GC spiega che il piano particellare degli espropri prevede l'acquisizione permanente in capo ad RFI dell'impronta del sedime dell'opera maggiorata di una larghezza di 3 mt per parte; spiega inoltre che sul piano particellare sono individuate con altro colore le aree per occupazioni temporanee finalizzate alla costruzione (di larghezza variabile in funzione della morfologia del terreno e delle caratteristiche dell'opera) e che queste ultime saranno restituite all'originario uso agricolo ai proprietari.

Le Amministrazioni chiedono, nelle occupazioni temporanee, di ridurre ove possibile le aree, seppur mantenendone la funzionalità operativa, permettendo così ai proprietari terrieri di sfruttare parte della loro proprietà ai fine della produzione aziendale (frutta e verdura).

In merito invece al possibile utilizzo del sedime sopra la galleria artificiale di San Giorgio Est, RFI fa presente che l'eventuale uso da parte del Comune dovrà essere oggetto di specifica convenzione tra RFI ed l'Amministrazione Comunale.

Si dichiara inoltre disponibile a prevedere la possibilità di realizzare una pista ciclopedonale in terra battuta (attrezzata eventualmente con polifore per un eventuale futuro impianto di illuminazione a cura e spese del Comune) ferma restando la necessità che la soluzione venga sottoposta a preventiva verifica/parere della Direzione Territoriale Produzione di Verona, in qualità di gestore dell'Infrastruttura

Resta intesto che la manutenzione e relativi oneri di manutenzione saranno a carico del Comune.

RFI ribadisce che non sono possibili piantumazioni di essenze arboree.

Si fa presente che comunque dovrà essere garantito il transito sulla viabilità esistente alla pk 132+870 sopra la galleria artificiale, in corrispondenza dell'uscita di sicurezza della galleria.

7. **Area di stoccaggio L.7.S.T.1**: le Amministrazioni chiedono di ridurre o delocalizzare l'area di stoccaggio posizionata in corrispondenza del sottopasso di Via Campagnola (alla pk 133+920), in quanto insiste sulla stessa area dove è prevista la realizzazione del centro comunale di raccolta rifiuti (vedi **Allegato 4**).

   Si ritiene accoglibile la richiesta: l'area verrà ridotta o delocalizzata in modo da non interferire con la struttura prevista dal Comune.

8. **Sottopasso di Via Campagnola e rotatoria all'incrocio con Via Terminon**: le Amministrazioni chiedono di prevedere la realizzazione di una pista ciclopedonale mantenendo il sottopasso esistente, dall'incrocio con Via Piè di Colle fino all'incrocio con via Campagnola - Strada san Giorgio e di realizzare una rotatoria all'incrocio tra Via Campagnola e Via Terminon (pk 133+920). Le Amministrazioni richiedono inoltre che la rotatoria prevista in progetto al termine della rampa sud del sottopasso sia trasferita in corrispondenza dell'incrocio tra Via Campagnola, Via Montresora e Strada San Giorgio. Si ritiene accoglibile la richiesta (vedi **Allegato 5**).

9. **Sottopasso di Via Palazzo**: le Amministrazioni chiedono di eliminare il sottopasso viario di Via Palazzo (pk 134+410) e di mantenere il sottopasso poderale esistente sotto la linea storica (pk 134+415) prevedendone la prosecuzione anche sotto la nuova linea AV.

   Si ritiene accoglibile la richiesta (vedi **Allegato 6**).

10. **Delocalizzazione ANCAP**: su richiesta delle Amministrazioni, il GC riferisce che è in corso il perfezionamento di un accordo con la proprietà per definire il dettaglio delle attività previste e dei relativi oneri; aggiunge inoltre che sarà necessario sottoscrivere uno specifico Accordo di programma anche con le Amministrazioni coinvolte per disciplinare l'iter permessualistico.

    Su questo tema le Amministrazioni chiedono di verificare, alla luce della suddetta delocalizzazione, se sussiste ancora la necessità di prevedere l'intervento sul gasdotto di adduzione.

    Le Amministrazioni chiedono inoltre di limitare le interferenze sulla proprietà del sign. Fenu interessate dallo spostamento di un elettrodotto esistente, concordando eventuali modifiche con l'Ente Gestore di competenza.

11. **Interventi di recupero del santuario di Madonna del Monte**: le Amministrazioni richiedono che RFI finanzi, quale misura compensativa, il recupero ed il consolidamento statico del santuario.

    Si ritiene non accoglibile la richiesta.

12. Via Libia: le Amministrazioni richiedono di risolvere il nodo di Via Libia attraverso una delle due possibili soluzioni: a) realizzare un sottopasso alla pk 135 circa, per collegare direttamente Via Libia con Via Bussolengo (oggi Via Battaglia di Sona 1848); b) realizzare un nuovo tracciato di Via Libia in sostituzione di quello esistente.

    Il GC riferisce che la soluzione a) non è tecnicamente realizzabile perché le normative RFI impongono attraversamenti della linea AV con manufatti sostanzialmente ortogonali a quest'ultima; ciò comporterebbe la compromissione dell'area adibita a scalo merci a nord (vedi precedente punto 5) con la demolizione di un recente edificio (vedi **Allegato 7**).

    Propone invece la realizzazione di un nuovo tracciato di Via Libia con rotatoria di innesto sulla SP Morenica; con la realizzazione di Via Libia viene meno l'esigenza di prevedere la viabilità di ricucitura indicata in Progetto Definitivo tra Via Bussolengo e Strada Madonna del Monte (vedi **Allegato 8**).

    Per compensare le aree boscate sottratte a causa di tale intervento il GC si rende disponibile a ripristinare le suddette superfici su aree compensative – da espropriare da parte dell'Amministrazione Comunale - con oneri a carico del GC (vedi **Allegato 9**) da piantumare con essenze arboree.

13. **Via Libia: Sottostazione elettrica (SSE) presso SP Morenica**: la sottostazione sarà oggetto di interventi di mascheramento con area a verde (vedi **Allegato 10**).

14. **Elettrodotto di adduzione alla Sottostazione:** le Amministrazioni, in ragione del fatto che l'area è sottoposta a vincolo, richiedono l'interramento del tracciato che presenta uno sviluppo pari a circa 800 m .

    Si ritiene accoglibile la richiesta (vedi **Allegato 11).**

    In fase esecutiva verranno individuate le fasce di rispetto a tutela della salute pubblica.

15. **Interventi su SP Morenica**: le Amministrazioni, in ragione del fatto che questa è di fondamentale importanza per il territorio e che la stessa sarà interessata dal transito dei mezzi di cantiere, richiedono i seguenti interventi (in corrispondenza della pk ferroviaria 136+079):

    a) allargamento del sottopasso esistente sotto la linea storica con realizzazione della pista ciclopedonale;

    b) allargamento del sottopasso previsto sotto la linea AV con realizzazione del sottopasso ciclopedonale; immediatamente a sud del sottopasso sarà previsto un piccolo slargo di sosta per i ciclisti in transito.

    c) riqualificazione della SP Morenica nel territorio di Sommacampagna con realizzazione di pista ciclopedonale dal confine con il Comune di Sona sino alla rotonda di innesto con il casello autostradale; nel tratto finale la pista verrà realizzata sull'attuale cavalcavia autostradale con

posa di new jersey di separazione dalla viabilità veicolare (i limiti di intervento sono precisati sull'allegato 12); la pista dovrà prevedere una piccola siepe di separazione, posizionata lungo la barriera di sicurezza nello spazio dell'arginello ivi previsto, formata da "cespugli" che non necessitino di irrigazione; sarà inoltre previsto uno slargo di sosta al limite di intervento prima del casello autostradale;

d) riqualificazione della SP Morenica nel territorio di Sona con realizzazione di pista ciclopedonale dal confine con il Comune di Sommacampagna sino a via Molinara/via Trentino;

e) realizzazione di rotatoria all'incrocio tra la SP Morenica e la Via Morsara in Comune di Sona;

f) realizzazione di rotatoria tra la SP Morenica e il nuovo innesto di Via Libia in comune di Sommacampagna (come indicato al punto 12); la rotatoria è dimensionata considerando il possibile traffico futuro anche in funzione del possibile intervento CORBAZ // AGROMAR, e prevede inoltre un nuovo ramo preordinato ad accogliere l'eventuale strada derivante dalla trasformazione della pista di cantiere.

Si ritengono accoglibili le richieste (vedi **Allegato 12**).

16. **Mantenimento sottopassi alla pk 136+500 e pk 136+750**: le Amministrazioni richiedono il mantenimento degli attuali sottopassi poderali sotto la linea storica alle suddette pk e la loro prosecuzione anche sotto la prevista linea AV.

    Si ritengono accoglibili le richieste (vedi **Allegato 13**).

17. **Sottopasso Via Mincio - Via Siberie**: le Amministrazioni richiedono la possibilità di affiancare una pista ciclopedonale al previsto sottopasso di Via Mincio; richiedono inoltre il prolungamento di detta pista ciclopedonale su Via Mincio e Via Festara nel territorio di Sona dal confine con il Comune di Sommacampagna sino all'incrocio con Via Emilia, nonché su Via Bellona e Via Morsara come da disegno allegato. Questo intervento dovrà essere coordinato con quanto previsto ai successivi punti 18 e 19.

    Si ritengono accoglibili le richieste (vedi **Allegato 14**).

18. **Rotatoria di cantiere in Via Siberie**: le Amministrazioni evidenziano che la rotatoria di cantiere prevista in corrispondenza di Via Siberie confligge con la attuale area di cava.

    Il GC chiarisce che in sede esecutiva sarà opportunamente modificata la localizzazione di tale rotatoria per renderla compatibile con l'area di cava, valutandone anche la sua effettiva necessità.

19. **Adeguamento Via Siberie**: le Amministrazioni richiedono l'allargamento di Via Siberie, tra il sottopasso previsto sulla linea AV e l'incrocio con Via Ceolara. Si ritiene che l'allargamento di Via Siberie, che verrà effettuato dal GC per rendere la Via Siberie idonea al transito dei mezzi di cantiere, possa essere mantenuto anziché ripristinato ad uso agricolo; l'onere di acquisizione delle aree sarà a carico del Comune (vedi **Allegato 15**).

AV / AC Brescia – Verona

20. **Realizzazione di area boscata in località Betlemme**: le Amministrazioni richiedono, in ragione della vicinanza della località Betlemme alla linea AV, di realizzare un'opportuna fascia boscata di mitigazione su aree che saranno espropriate da parte del Comune con oneri a carico del GC.

    Si ritiene accoglibile la richiesta nella misura dello spazio effettivo disponibile (vedi **Allegato 16**).

21. **Mantenimento sottopasso in Via Betlemme**: le Amministrazioni richiedono di mantenere l'attuale sottopasso poderale di Via Betlemme sotto la linea storica (in corrispondenza della pk 138+800) e di prolungare lo stesso anche sotto la prevista linea AV, nonché di mantenere il ponte scatolare previsto per la pista di cantiere alla pk 138+821. Le Amministrazioni evidenziano che i residenti di quell'area possono arrivare alla loro proprietà solo dalla strada proveniente da Lugagnano (Comune di Sona) e che dallo stesso arrivano i sottoservizi: questo aspetto va tenuto in considerazione durante i lavori.

    Si ritiene accoglibile la richiesta (vedi **Allegato 17**).

22. **Localizzazione cantiere operativo L.7.O.1.**: le Amministrazioni richiedono di verificare la possibilità di delocalizzare il cantiere (alternativa a)) nella zona terminale della tratta al confine con Verona, o (alternativa b)) nell'area di cava di Via Siberie la cui attività è in fase di ultimazione.

    Il GC ritiene che l'alternativa a) sia penalizzante per le attività operative perché il cantiere non si troverebbe più baricentrico rispetto alla zona dei lavori, ma nel punto terminale.

    Per l'alternativa b), il GC si riserva una verifica in fase esecutiva, in funzione della effettiva fruibilità dell'area per le caratteristiche morfologiche del sito e relativi accessi, nonché della caratteristiche qualitative dei suoli (vedi **Allegato 18**).

23. **Cavalcavia Via Rampa**: le Amministrazioni richiedono, in ragione dell'elevato impatto visivo del manufatto, che il previsto cavalcaferrovia di Via Rampa (pk 139+931) venga sostituito con un sottopasso.

    Il GC fornisce elementi progettuali che dimostrano che il collegamento tra il sottopasso esistente ed un nuovo sottopasso sotto la linea AV è infattibile poiché la prosecuzione dell'attuale sottopasso sotto la linea storica non è compatibile con un sottopasso sotto la linea AV; la distanza tra le due infrastrutture, pari a 27 mt circa, determinerebbe la necessità di realizzare una viabilità con pendenza del 25% (vedi **Allegato 19**).

    Dopo ampia discussione si conviene che il GC analizzerà la fattibilità tecnico-economica di un nuovo sottopasso anche in sostituzione di quello attuale sotto la linea storica; in ogni caso si ritiene che, laddove tale analisi porti a confermarne l'irrealizzabilità, il nuovo cavalcaferrovia sarà costruito inserendo tutti gli accorgimenti di mitigazione ambientale per minimizzare l'impatto nei confronti della zona abitata a nord.

Nota post-meeting: l'analisi condotta dal GC ha condotto alla possibilità di realizzare un nuovo sottovia sulla sede di quello esistente (vedi **Allegato 19 bis**), la cui struttura consente di sottopassare la linea storica, la nuova linea AV ed il canale presente a nord della linea storica. Si fa presente, e le Amministrazioni accettano, che l'attuale sottopasso di Via Rampa dovrà necessariamente essere precluso al transito dei veicoli per tutta la durata dei lavori del nuovo sottovia. Verrà inoltre mantenuta la rotatoria come prevista in PD al termine della rampa sud del cavalcavia, ma posizionata all'incrocio tra via Rampa e via Belvedere.

24. **Sottopasso Via Messedaglia**: le Amministrazioni richiedono di prevedere un sottopasso poderale per collegare il complesso di Cascina Messedaglia alla zona a sud della linea AV.

Il GC fornisce elementi progettuali che dimostrano che il sottovia è infattibile poiché confligge con i binari dell'Interconnessione di Verona merci che in quella zona si trovano in galleria e al di sotto del piano campagna (vedi **Allegato 20**).

Si conviene che il GC verificherà la possibilità tecnica di realizzare un collegamento poderale sovrappassando – nel punto più opportuno – la galleria artificiale del binario dell'Interconnessione per poi proseguire con un sottopasso sotto la linea storica e la linea AV/AC derogando dai limiti normativi per le pendenze e per i raggi di curvatura.

In ogni caso si concorda che, laddove tale verifica porti a confermare l'infattibilità del sottopasso poderale richiesto, questo non sarà realizzato.

Le Amministrazioni richiedono di porre attenzione nella mitigazione dell'uscita da galleria proprio di fronte alla Corte Messedaglia in particolare alla Chiesetta di Santa Maria del Carmine, struttura del Settecento: si chiede di "nascondere" con terra e verde eventuali "solette" che fuoriescono rispetto al piano campagna proprio nell'area posta davanti alla chiesa stessa.

Si ritiene accoglibile la richiesta (vedi **Allegato 20 bis**).

25. **Interventi sui Via De Amicis e Via Cason-Via Canova**: le Amministrazioni concordano di richiedere l'eliminazione del cavalcavia alla pk 140+661, a fronte dei seguenti interventi di riqualificazione di Via Canova:

a) realizzazione di rotatoria all'incrocio tra Via Belvedere e Via Cason adeguata al traffico in transito, con corredo vegetale composto da piante autoctone e/o tipiche del luogo che non necessiti di particolari necessità di irrigazione;
b) realizzazione di rotatoria all'incrocio tra Via Macaccara e Via Cason, con posizionamento distanziato dalle abitazioni esistenti e salvaguardando la vegetazione posta lungo Via Macaccara;
c) realizzazione di rotatoria ellittica all'incrocio tra Via Verona e Via Canova adeguata al traffico in transito;
d) allargamento della Via Cason – Via Canova dalla rotatoria a) alla rotatoria c) con sezione stradale di 7 metri, realizzazione di pista ciclopedonale e filare alberato sul lato dell'abitato di Caselle nei tratti

privi di vegetazione. In corrispondenza delle abitazioni poste immediatamente a nord dell'incrocio tra Via Macaccara e Via Cason, si dovrà prevedere uno spostamento della carreggiata stradale sul lato ovest per superare la strettoia esistente tra gli edifici.

Gli interventi suddetti si inquadrano nell'ambito della richiesta di utilizzare per i mezzi di cantiere l'asse viario di Via Cason e Via Canova, collegandosi quindi facilmente alla tangenziale di Verona, in sostituzione dell'utilizzo di Via Cason in direzione Verona, previsto dal progetto definitivo.

Si ritiene accoglibile la richiesta (vedi **Allegato 21**).

26. **Modifica percorrenza mezzi di cantiere nella viabilità al confine tra Sona, Sommacampagna e Verona**: le Amministrazioni richiedono, vista la non realizzazione del cavalcavia di Via de Amicis, di utilizzare, quale transito dei mezzi di cantiere per la costruzione dell'Interconnessione di Verona Merci, viabilità sostitutive alla Via De Amicis in direzione nord in comune di Sona, le seguenti alternative (vedi **Allegato 22**):

a) Via De Amicis nella sola direzione est (tratto attualmente sterrato), parallelamente alla linea ferroviaria storica (a Nord), sottopassando l'A22 Autostrada del Brennero, verso la Via Cason in comune di Verona;

b) una nuova pista di cantiere parallela alla linea storica che congiunge la località Messedaglia alla Via Stazione in comune di Sona. Nel caso in cui si adottasse questa soluzione tale pista verrà lasciata definitivamente al Comune nello stato in cui si trova.

Il GC conferma la propria disponibilità ad adottare una delle due alternative proposte.

27. **Realizzazione di una strada sul sedime della pista di cantiere parallela alla linea AV nel tratto tra la SP Morenica e il confine con Verona**: dopo ampia discussione su tale richiesta, si fa presente che tale opera comporterebbe, oltre agli oneri di costruzione di una strada per circa 4,5 km e dei relativi costi di esproprio, anche la necessità di rivedere il progetto di tutte le opere di attraversamento della linea AV (sottovia, cavalcavia, opere idrauliche, interferenze con i pubblici servizi) che l'attuale progetto definitivo prevede dimensionati solo per la linea ferroviaria e non già per un ulteriore infrastruttura stradale affiancata (vedi **Allegato 23**).

Si ritiene pertanto non accoglibile la richiesta.

I Comuni di Sommacampagna e di Sona, alla luce dei chiarimenti acquisiti, concordano con le determinazioni assunte nel presente report e con le soluzioni identificate per il superamento di ciascuna criticità evidenziata dal punto 1 al punto 26, così come sopra riportato e negli allegati.

Per quanto concerne il punto 27 le Amministrazioni comunali ritengono di portare la richiesta all'attenzione della Regione Veneto per un eventuale confronto in ambito ministeriale.

Sommacampagna, 6 maggio 2016

Milano 24/10/2016

AV / AC Brescia – Verona

COMUNE DI SONA

IL SINDACO
Gianluigi Mazzi

COMUNE DI SOMMACAMPAGNA

RFI

ITALFERR

CONSORZIO CEPAV DUE

REGIONE VENETO (per presa visione)

Dr. Ing. Giuseppe FASIOL



be3b6e2a

# COMUNE DI SOMMACAMPAGNA

PROVINCIA DI VERONA

**n. 160 del 22/09/2016**

## DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE

**OGGETTO:** RETTIFICA ALLEGATO B) ALLA DELIBERA DI GIUNTA COMUNALE N. 71 DEL 18/04/2016 E RETTIFICA TABELLA A) CONTENUTA IN ALLEGATO C) ALLA DELIBERA DI GIUNTA COMUNALE N. 71 DEL 18/04/2016.-

L'anno duemilasedici, il giorno ventidue del mese di settembre alle ore 14.50 nell'apposita sala comunale, si è riunita la Giunta Comunale convocata nelle forme di legge.

Presiede l'adunanza il Sindaco Graziella Manzato e sono rispettivamente presenti ed assenti i seguenti Sigg.ri:

| | | | Presenti | Assenti |
|---|---|---|---|---|
| 1 - MANZATO GRAZIELLA | - Sindaco | | X | |
| 2 - TRUNCALI ALESSANDRA | - Assessore | | X | |
| 3 - BERTOLASO FABRIZIO | - Vicesindaco | | X | |
| 4 - ALLEGRI GIANDOMENICO | - Assessore | | X | |
| 5 - GRANADOS ISABEL CRISTINA | - Assessore | | X | |
| 6 - TRIVELLATI NICOLA | - Assessore | Esterno | X | |

Partecipa all'adunanza il Segretario Comunale Dott.ssa STAGNOLI DANIELA.

Il Presidente, constatato che gli intervenuti sono in numero legale, dichiara aperta la riunione ed invita i convocati a deliberare sull'oggetto sopraindicato.

be3b6e2a

**OGGETTO:** RETTIFICA ALLEGATO B) ALLA DELIBERA DI GIUNTA COMUNALE N. 71 DEL 18/04/2016 E RETTIFICA TABELLA A) CONTENUTA IN ALLEGATO C) ALLA DELIBERA DI GIUNTA COMUNALE N. 71 DEL 18/04/2016.-

**LA GIUNTA COMUNALE**

Vista la proposta di deliberazione riguardante l'oggetto, corredata dei prescritti pareri a norma dell'art. 49, comma 1, del Decreto Legislativo 18 agosto 2000, n° 267;

Ritenuto che la proposta suddetta sia meritevole di approvazione per le motivazioni in essa indicate, che per relationem si ritengono recepite nel presente provvedimento.

Ritenuta la propria competenza ai sensi del combinato disposto degli artt. 42 e 48 del citato Decreto Legislativo n. 267/2000.

Con voti favorevoli unanimi

**DELIBERA**

di approvare integralmente la proposta di deliberazione di cui in premessa che viene inserita nel presente atto come parte costitutiva del medesimo.

Inoltre, ravvisata l'urgenza, con separata votazione e con voti favorevoli unanimi

**DELIBERA**

di dichiarare la presente deliberazione immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134, comma 4, del Decreto Legislativo n. 267/2000.

be3b6e2a

**Deliberazione di Giunta Comunale n. 160 del 22/09/2016**

Letto e sottoscritto.

IL SINDACO
F.to Graziella Manzato

IL SEGRETARIO COMUNALE
F.to Daniela Stagnoli

---

**REFERTO DI PUBBLICAZIONE**

Copia della presente deliberazione è stata pubblicata all'Albo Pretorio per 15 giorni consecutivi a partire dal 28/09/2016, come prescritto dall'art. 124, comma 1°, del D. Lgs. 18.8.2000 n.267.

L'INCARICATO COMUNALE
F.to Francesca Aldegheri

---

**ESECUTIVITA'**

La presente deliberazione:

⊗ è stata dichiarata immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134 comma 4 del D.Lgs. 267/2000.

o Diverrà esecutiva ai sensi dell'art. 134 comma 3 del D.Lgs. 267/2000 trascorsi 10 giorni dalla data di pubblicazione.

IL SEGRETARIO COMUNALE
F.to Daniela Stagnoli

---

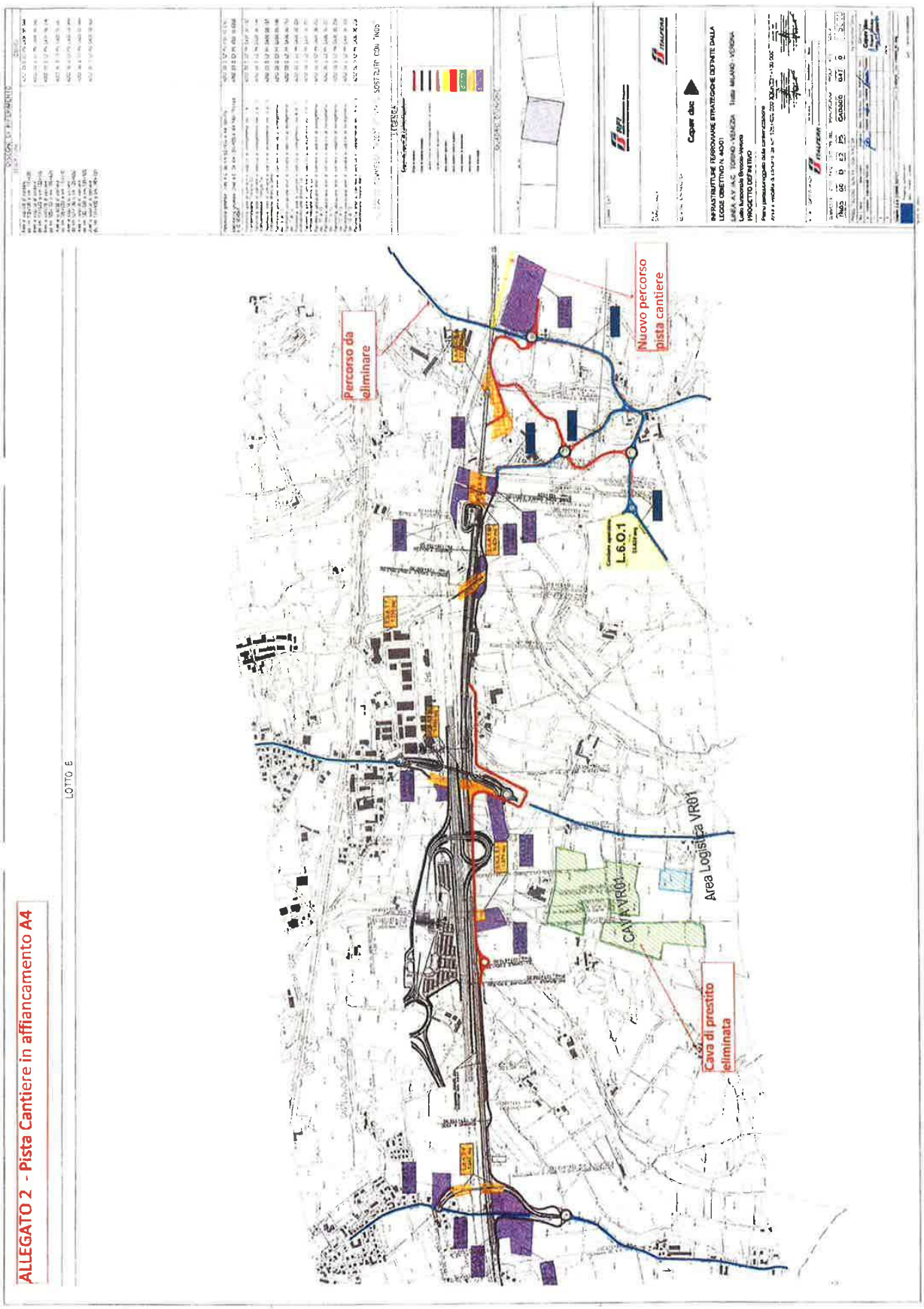
COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE IN CARTA LIBERA AD USO AMMINISTRATIVO

be3b6e2a

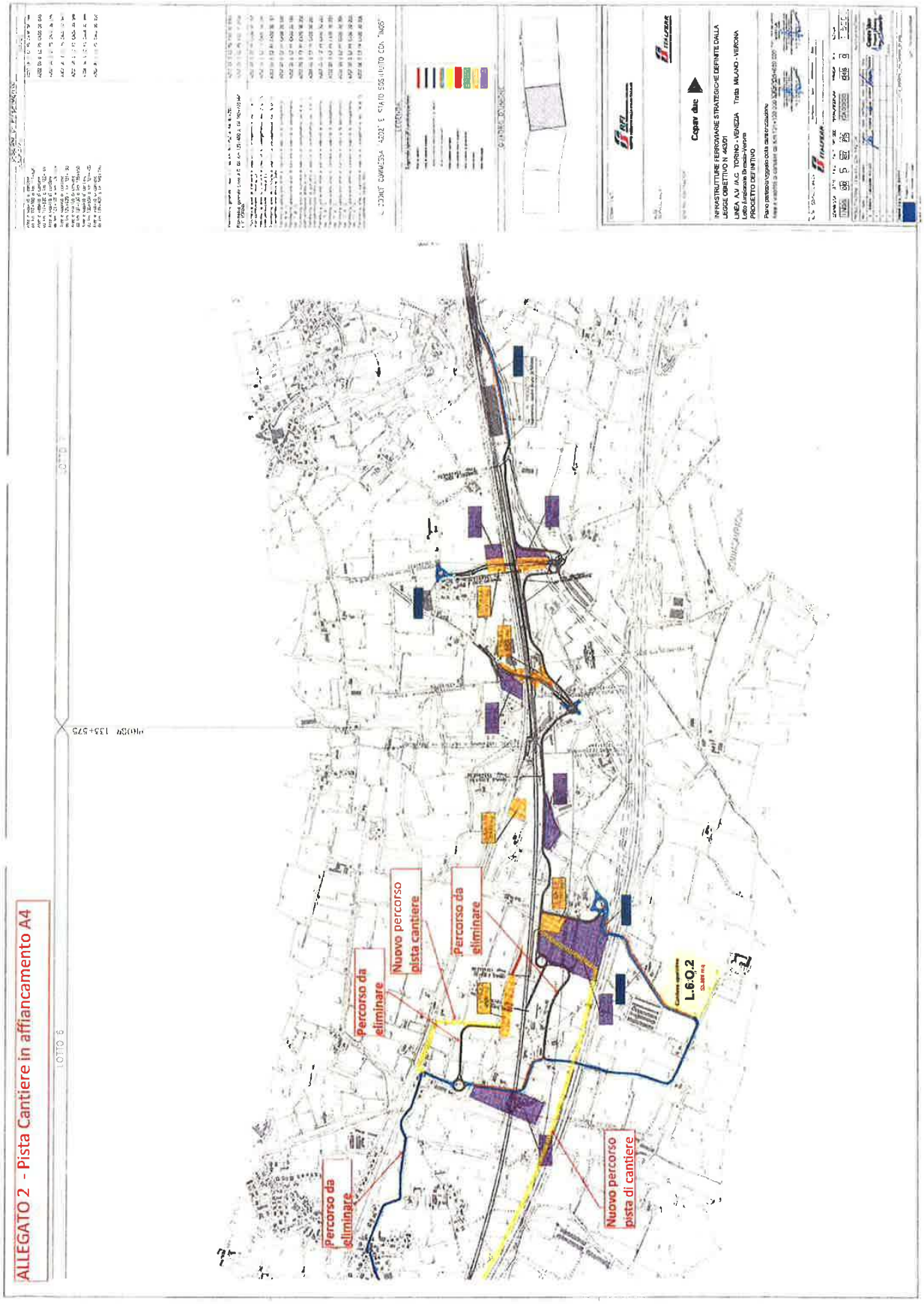
TABELLA "A"

**Situazione cave in atto sul territorio comunale al 31.12.2015**

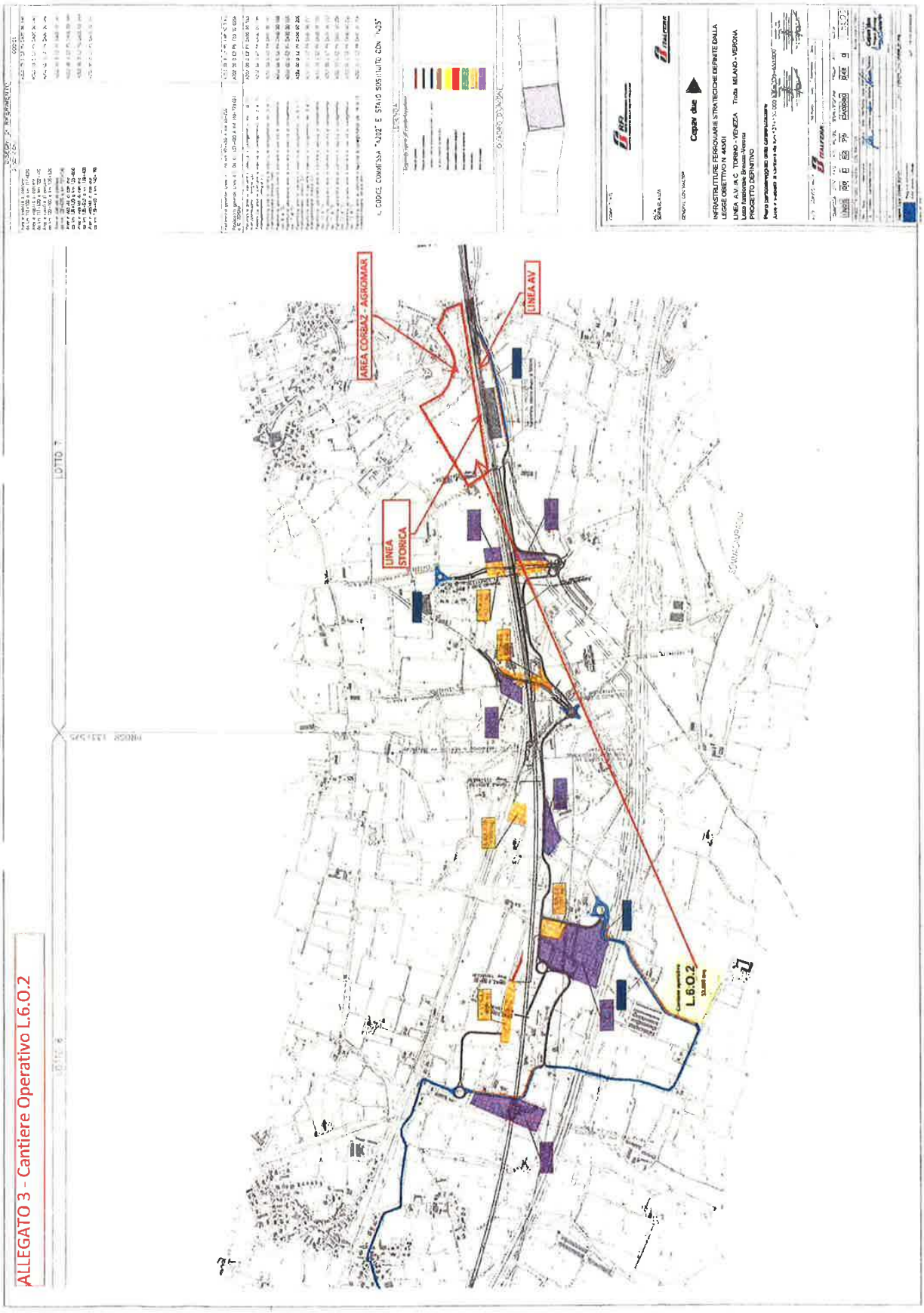
| n. d'ordine | Denominazione | Stato giuridico | | | Dati tecnici | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | approvata | impugnata | escavazione in corso | Volume di scavo autorizzato | Volume scavato al 31.12.2015 | **Volume inerti disponibili al 31.12.2015** |
| | | | | | mc | mc | mc |
| 1 | **Cava Corte Betlemme** | si | | si | 1.744.877 | 1.045.292 | **699.585** |
| 2 | **Ampliamento Cava Betlemme** | si | si | no | 2.193.804 | 474.000 | **1.719.804** |
| 3 | **Cava Casetta e ampliamenti** | si | | si | 2.439.581 | 929.937 | **1.509.644** |
| 4 | **Cava Ceolara a ampliamenti** | si | | si | 6.578.542 | 5.542.300 | **1.036.242** |
| 5 | **Cava Pezzette 2** | si | | si | 716.500 | 384.800 | **331.700** |
| | **TOTALI (escluso 2)** | | | | 11.479.500 | 7.902.329 | **3.577.171** |



ALLEGATO 2 - Pista Cantiere in affiancamento A4
LOTTO 6
Percorso da eliminare
Nuovo percorso pista cantiere
L.6.0.1
Area Logistica VR01
CAVA VR01
Cava di prestito eliminata

be3b6e2a


ALLEGATO 2 - Pista Cantiere in affiancamento A4
LOTTO 6
Percorso da eliminare
Nuovo percorso pista cantiere
Percorso da eliminare
Percorso da eliminare
Nuovo percorso pista di cantiere
L.6.Q.2
Cepav due
INFRASTRUTTURE FERROVIARIE STRATEGICHE DEFINITE DALLA LEGGE OBIETTIVO N 443/01
LINEA A/V /A.C. TORINO - VENEZIA Tratta MILANO - VERONA
Lotto 3 Brescia-Verona
PROGETTO DEFINITIVO

be3b6e2a


ALLEGATO 3 - Cantiere Operativo L.6.O.2
LOTTO 6
LOTTO 7
AREA CORBAZ - AGROMAR
LINEA STORICA
LINEA AV
L.6.O.2
Legenda aree di pertinenza
Cepav due
INFRASTRUTTURE FERROVIARIE STRATEGICHE DEFINITE DALLA LEGGE OBIETTIVO N 443/01
LINEA A.V./A.C. TORINO - VENEZIA Tratta MILANO - VERONA
Lotto funzionale Brescia-Verona
PROGETTO DEFINITIVO

be3b6e2a

**Individuazione area Corbaz-Agromar**


be3b6e2a

GROUP URBANI
GRANDI INIZIATIVE IMMOBILIARI
Corbaz S.r.l.
www.urbanigroup.it

Spett.le
Sindaco
Comune di Sona
Piazza Roma n. 1
37060 Sona (VR)

e pc. Spett.le
R.F.I. S.P.A.
PIAZZA DELLA CROCE ROSSA, 1
00161 ROMA (RM)

e pc. Spett.le
ITALFERR S.P.A.
VIA VITO GIUSEPPE GALATI, 71
00155 ROMA (RM)

e pc. Spett.le
CEPAV DUE, CONSORZIO
ENI PER L'ALTA VELOCITA'
VIALE DE GASPARI, 16
20097 SAN DONATO MILANESE (MI)

Oggetto: Infrastrutture strategiche definite dalla Legge obiettivo n. 443/01 – Linea A.V./A.C. Torino-Venezia – Tratta Milano-Verona – Lotto funzionale Brescia-Verona. Progetto definitivo – Osservazione in merito a spostamento cantiere operativo L.6.O.2. in zona produttiva "D4" – Attrezzature per scali ferroviari di proprietà delle Ditte Corbaz S.r.l. ed Agromar S.a.r.l.

In riferimento alla Vs del 11.12.2014 prot. n. 29512, premesso che l'area di proprietà delle Ditte Corbaz S.r.l. ed Agromar S.a.r.l. a brevissimo (entro 60 gg. visto l'atto transattivo sottoscritto a Roma il 12.12.2014) riprenderà l'attività di trasporto merci intermodale con lo scambio ferro-gomma, pertanto non è disponibile per l'installazione del cantiere in oggetto.

Cordiali saluti

Bussolengo, lì 09.01.2015

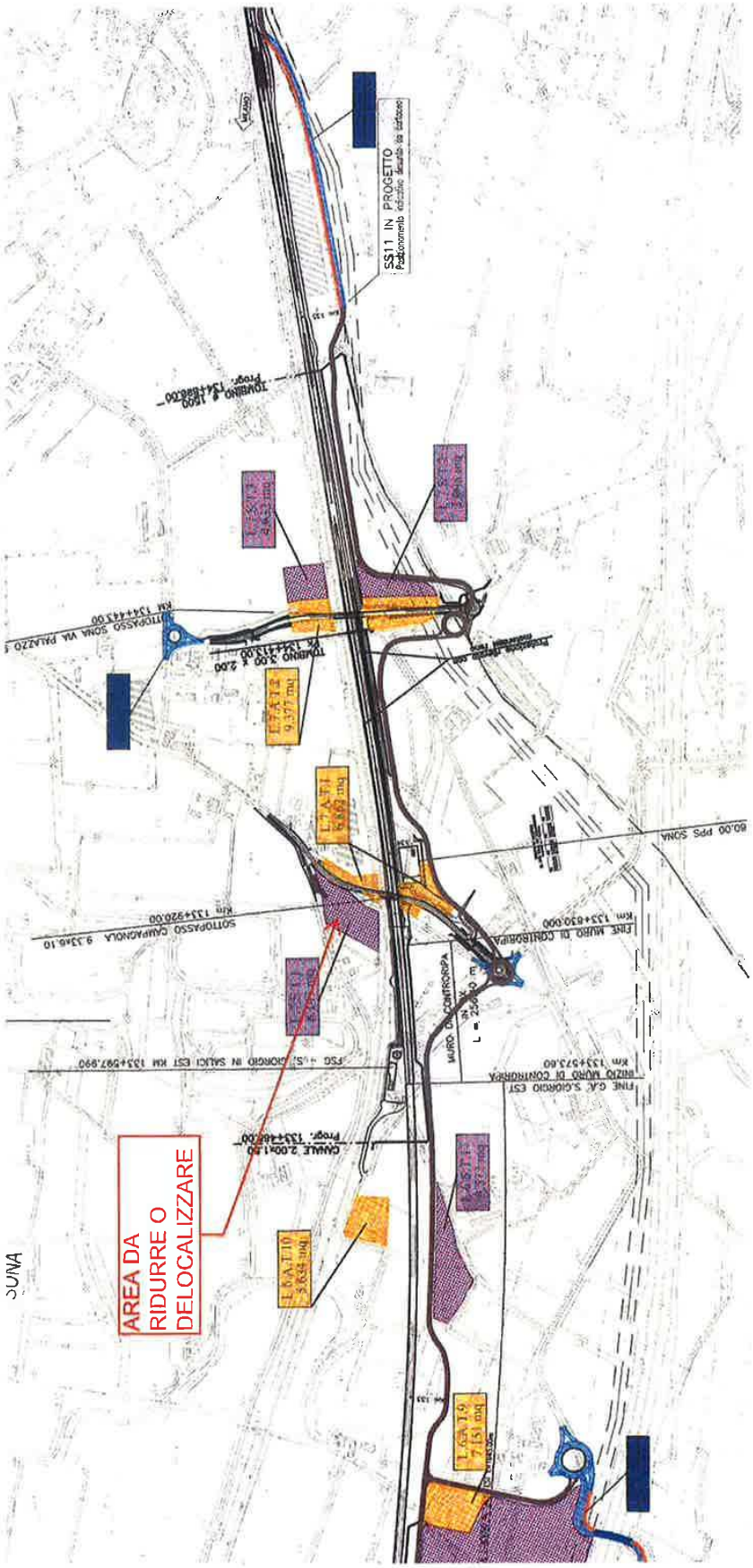
Corbaz S.r.l.
CORBAZ S.r.l.
Via D'Annunzio, 9
37014 CASTELNUOVO d/G (VR)
Tel. 045.7156672 - Fax 045.7152094
C.F. 80004630234 - P.I. 02153330234

Agromar S.a.r.l.
AGROMAR Soc. Agr. a R.L.
Via Virgilio, 6
37012 - BUSSOLENGO (Verona)
Tel. 045.7157672 - Fax 045.7152094
Cod. Fisc. e Part. IVA 02129460234

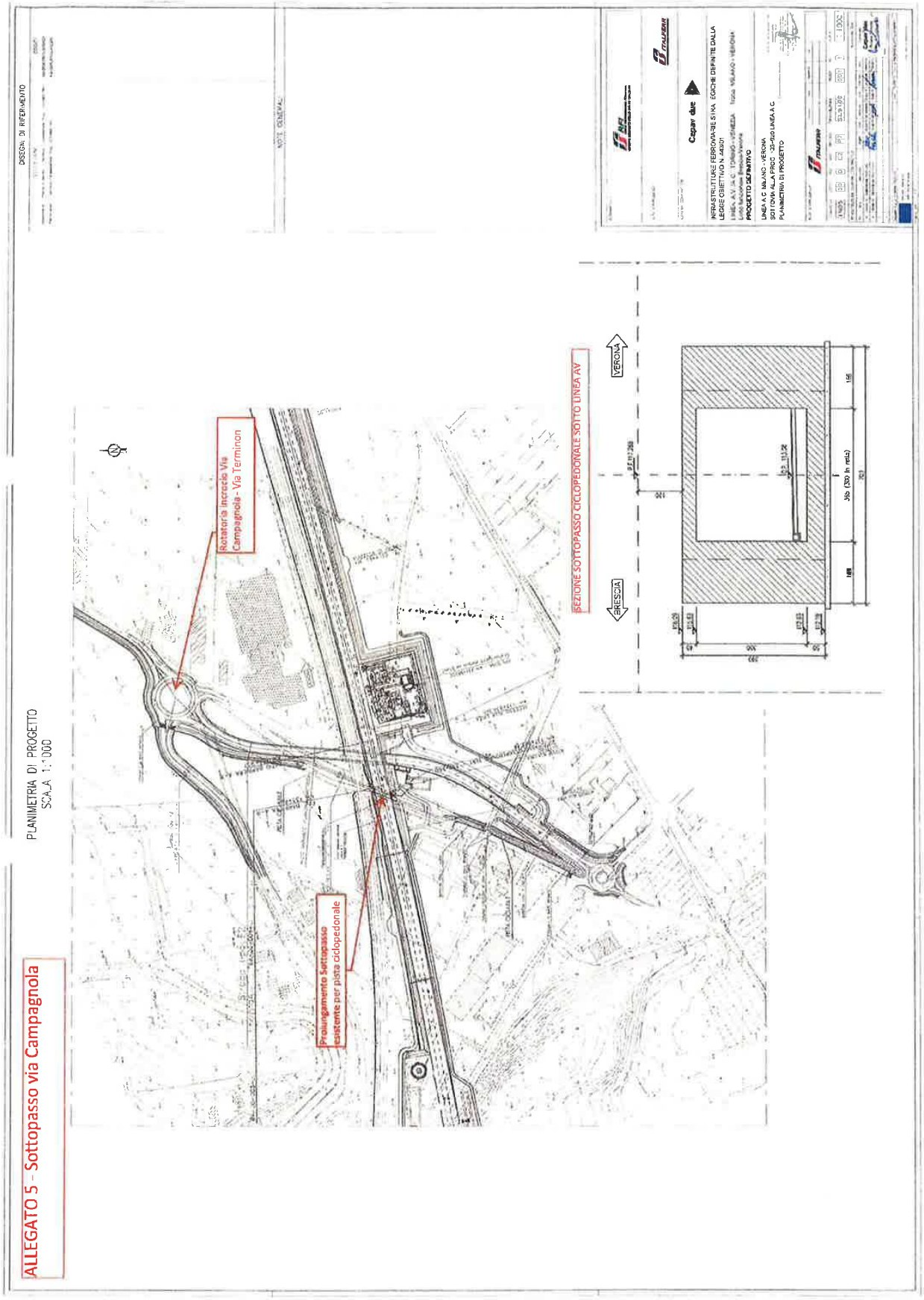
CORBAZ S.r.l.
Via D'Annunzio, 9 - 37014 Castelnuovo Del Garda (VR)
Tel. 045 6766742 Fax 045 6754822
C.F. 02153330234 P.IVA 80004630234
Cap. Sociale i.v. € 51.480

be3b6e2a

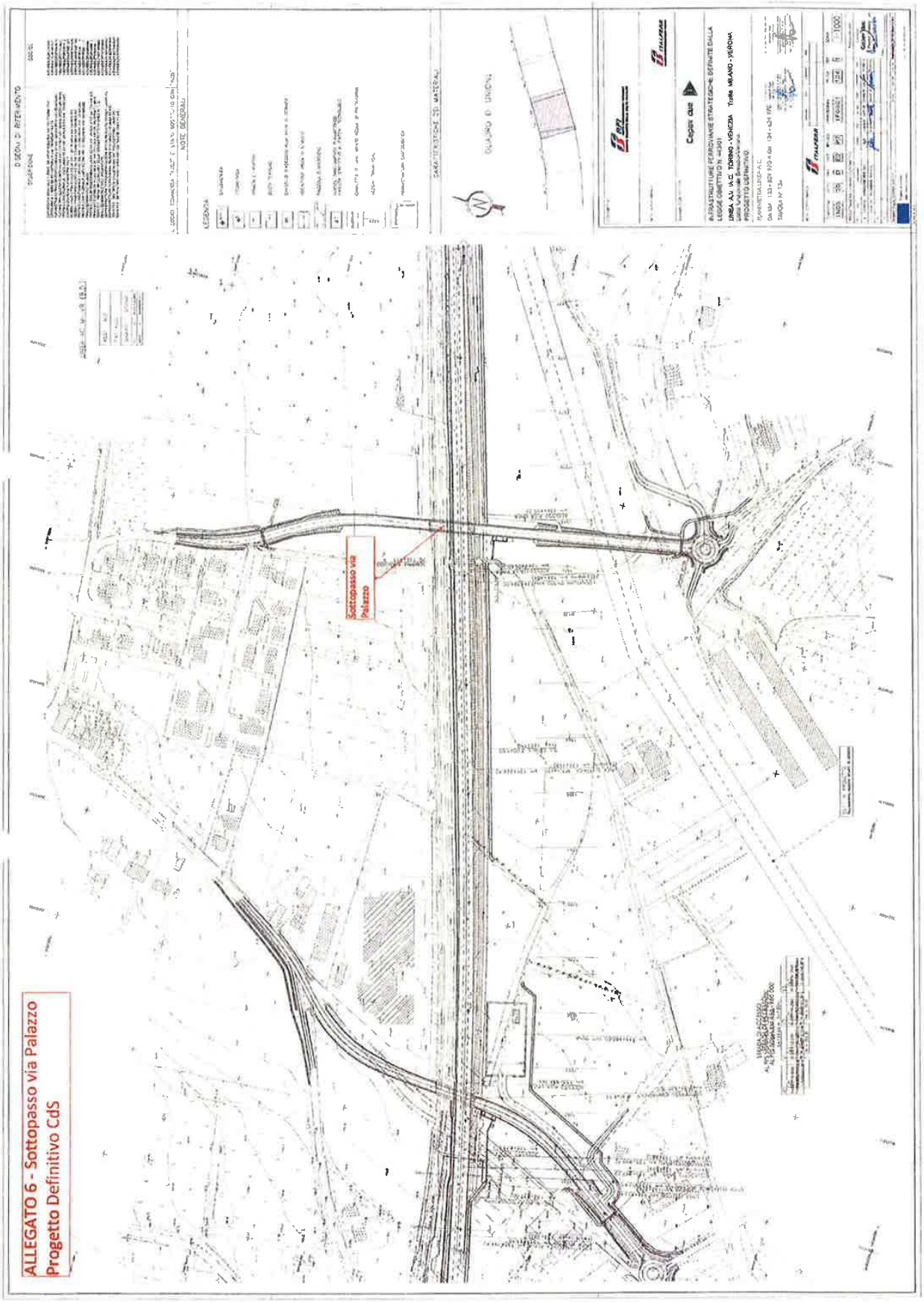
ALLEGATO 4 - Area di Stoccaggio L.7.S.T.1



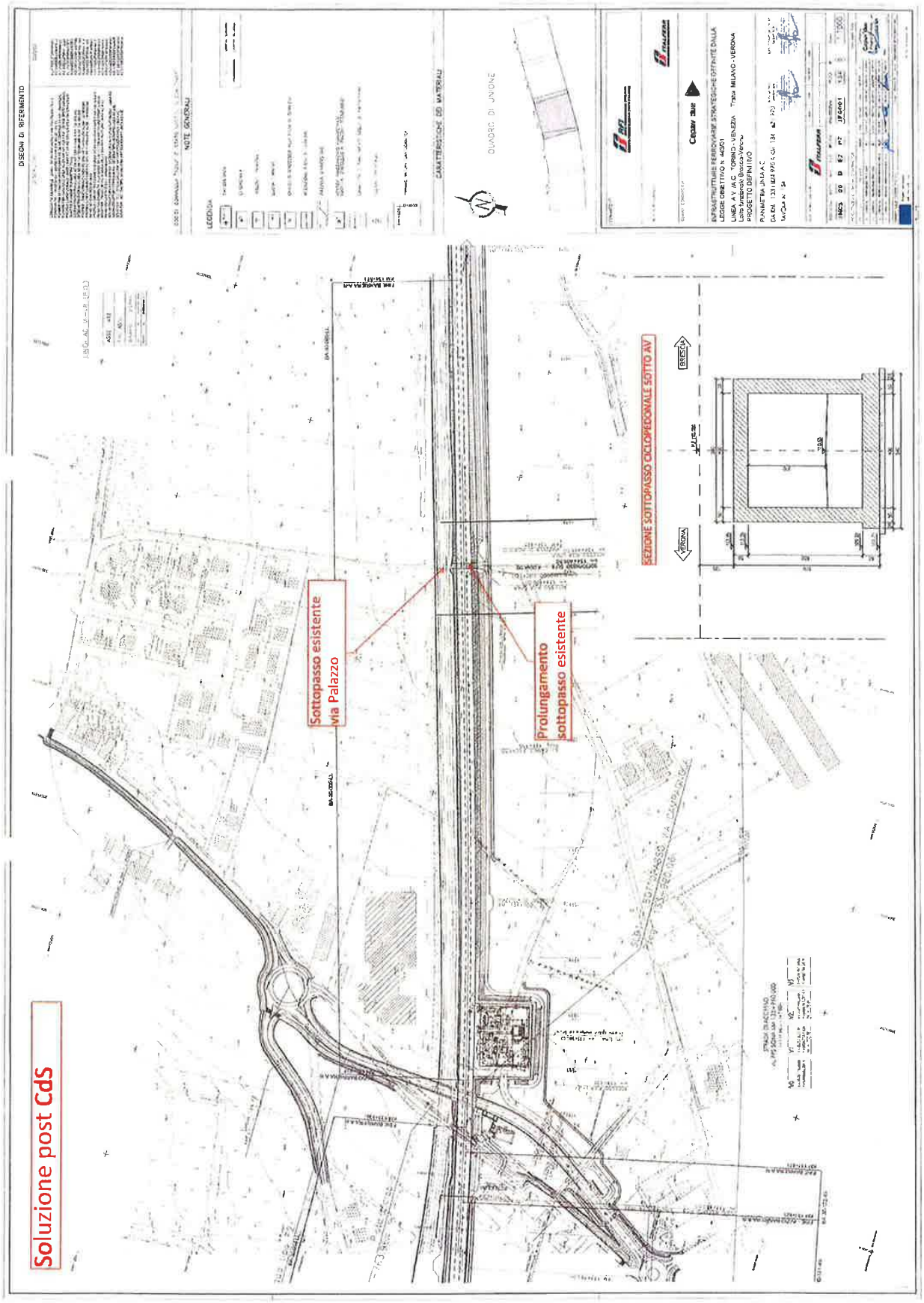

be3b6e2a


ALLEGATO 5 – Sottopasso via Campagnola
PLANIMETRIA DI PROGETTO
SCALA 1:1000
Prolungamento Sottopasso esistente per pista ciclopedonale
Rotatoria incrocio Via Campagnola - Via Terminon
SEZIONE SOTTOPASSO CICLOPEDONALE SOTTO LINEA AV
BRESCIA
VERONA
DISEGNI DI INFERMEVITO
NOTE GENERALI
INFRASTRUTTURE FERROVIARIE SINA EGORE DEFINITE DALLA LEGGE OBIETTIVO N 443/01
PROGETTO DEFINITIVO
LINEA A.C. MILANO - VERONA
SEZIONE MILANO - BRESCIA
PLANIMETRIA DI PROGETTO

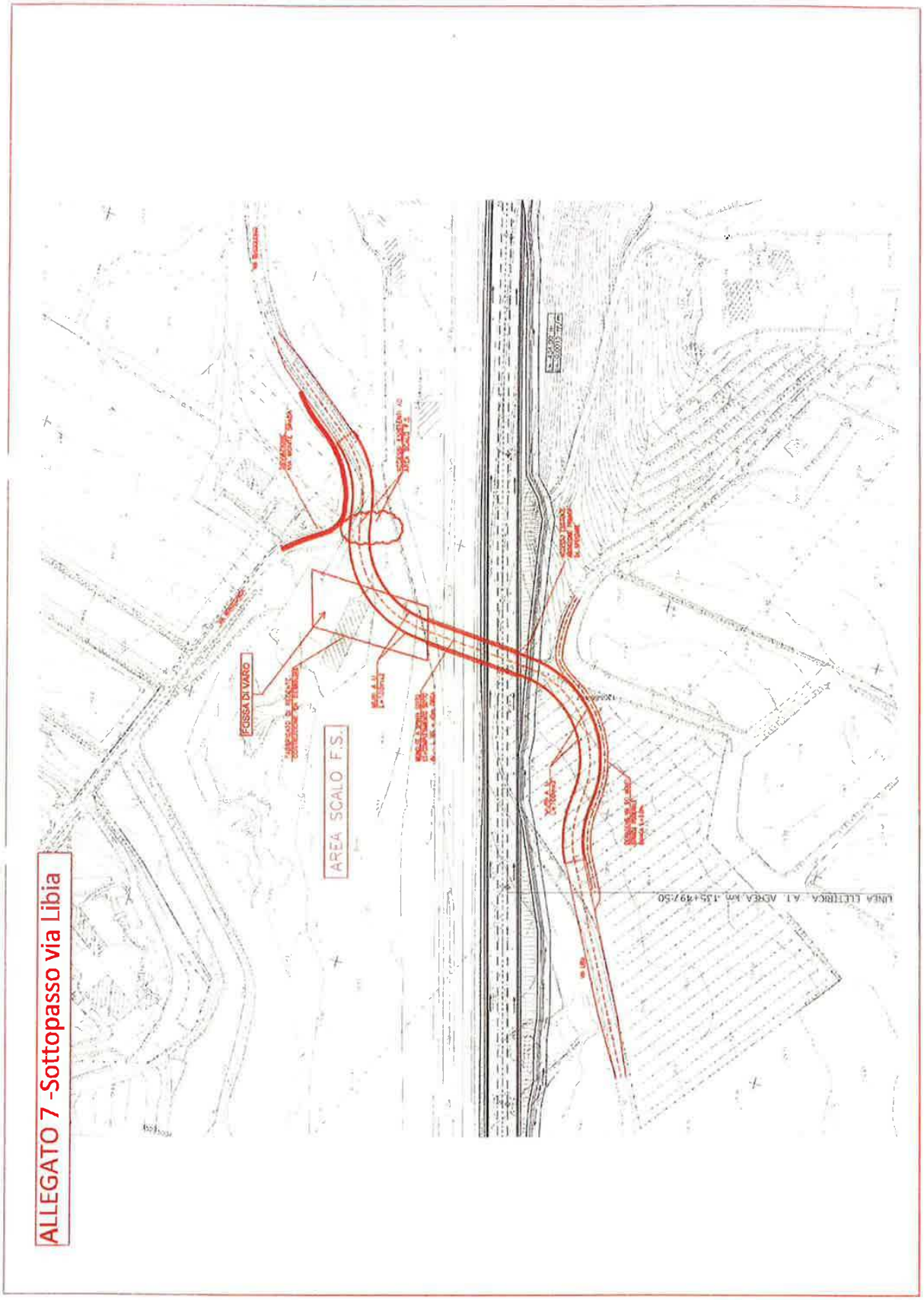
be3b6e2a


ALLEGATO 6 - Sottopasso via Palazzo
Progetto Definitivo CdS
Sottopasso via Palazzo

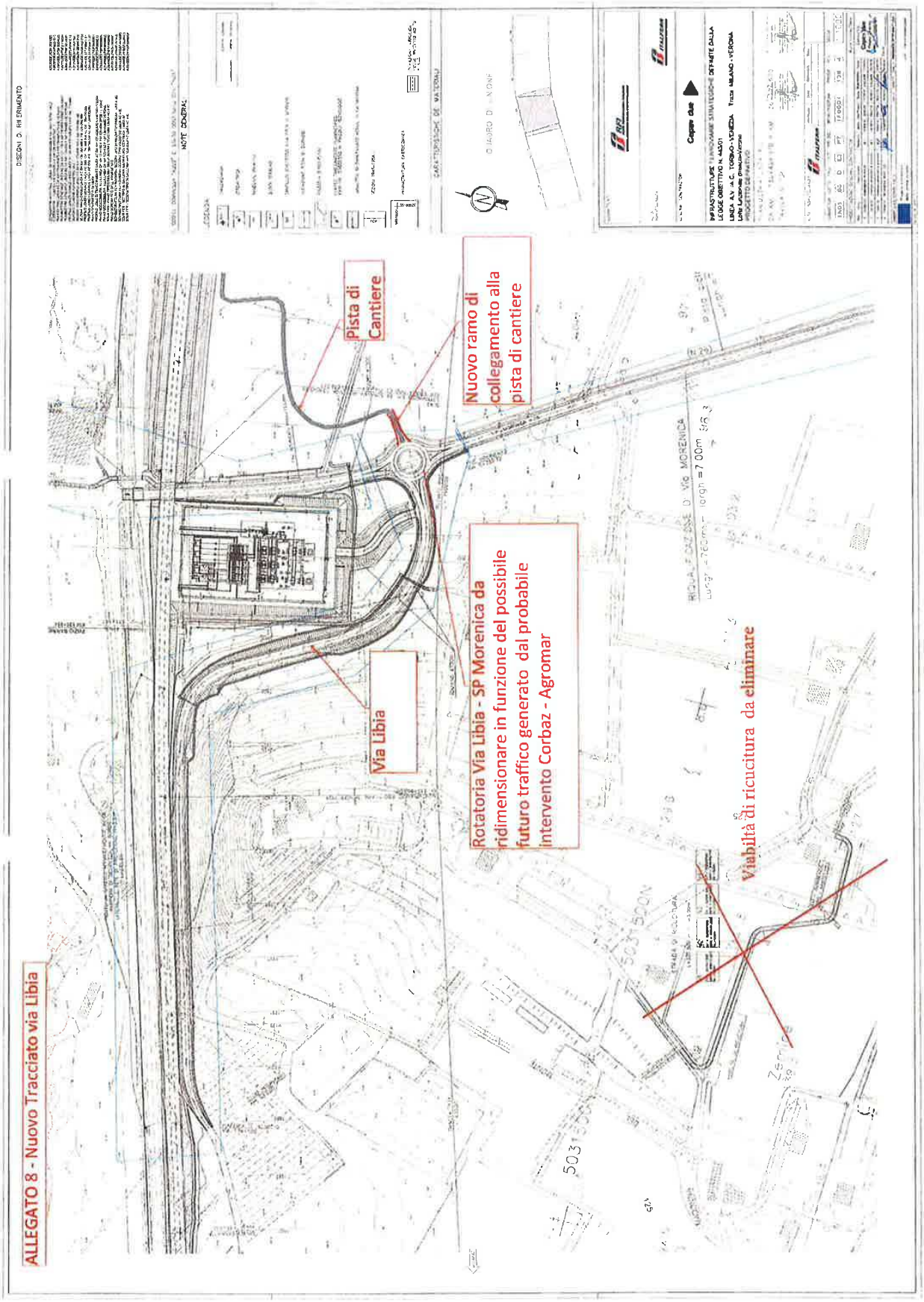
be3b6e2a


Soluzione post CdS
Sottopasso esistente via Palazzo
Prolungamento sottopasso esistente
SEZIONE SOTTOPASSO CICLOPEDONALE SOTTO AV
VERONA
BRESCIA
DISEGNI DI RIFERIMENTO
NOTE GENERALI
LEGENDA
CARATTERIZZAZIONE DEI MATERIALI
QUADRO DI UNIONE
LEGGE DIRETTIVA n. 443/01
LINEA AV/AC TORINO - VENEZIA
Tratta MILANO - VERONA
Lotto funzionale Brescia-Verona
PROGETTO DEFINITIVO
PIANIMETRIA UNICA A.C.
Cesare Ilie

be3b6e2a


ALLEGATO 7 -Sottopasso via Libia
AREA SCALO F.S.
FOSSA DI VARO
LINEA ELETTRICA A1 ADREA km 135+192/50

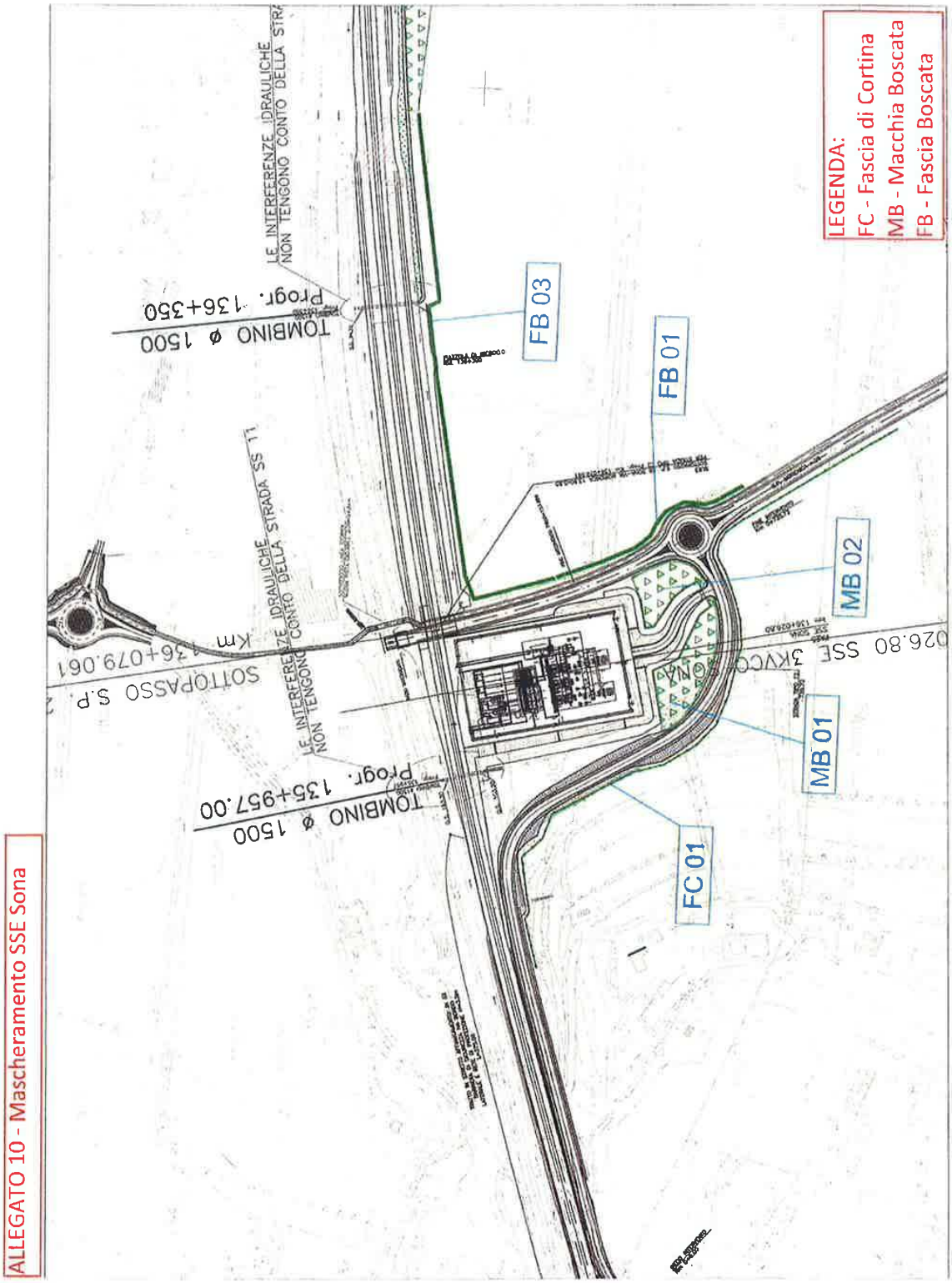
be3b6e2a


ALLEGATO 8 - Nuovo Tracciato via Libia
Pista di Cantiere
Nuovo ramo di collegamento alla pista di cantiere
Via Libia
Rotatoria Via Libia - SP Morenica da ridimensionare in funzione del possibile futuro traffico generato dal probabile intervento Corbaz - Agromar
Viabilità di ricucitura da eliminare

be3b6e2a


ALLEGATO 9 - Compensazione Aree Boscate
AREA BOSCATA PIANTUMATA
1446m²
7663m²
838m²
AREA BOSCATA PIANTUMATA
AREE BOSCATA SOTTRATTA
TRATTO IN STRETTO ATTRAVAMENTO: IN SX
BARRIERA DI SICUREZZA H4 BORDO
LATERALE E RETE DI PROTEZIONE H=3,5m
L = 375,00
tubo INTERRATO
INIZIO INTERVENTO
FINE INTERVENTO
Km 04+735,72
RILEVATO RIEP.
L = 2600,00
STRADA TIPO F2
L = 735,72
TOMBINO ø1500
FA25
SSE SONA
km 136+026,80
INIZIO RILEVATO RIEP. - FINE TRINCEA TR24
PK 135+800,00
TOMBINO ø1500
Progr. 35+957
INIZIO INTERVENTO
FINE INTERVENTO
Progr. 33+889

be3b6e2a

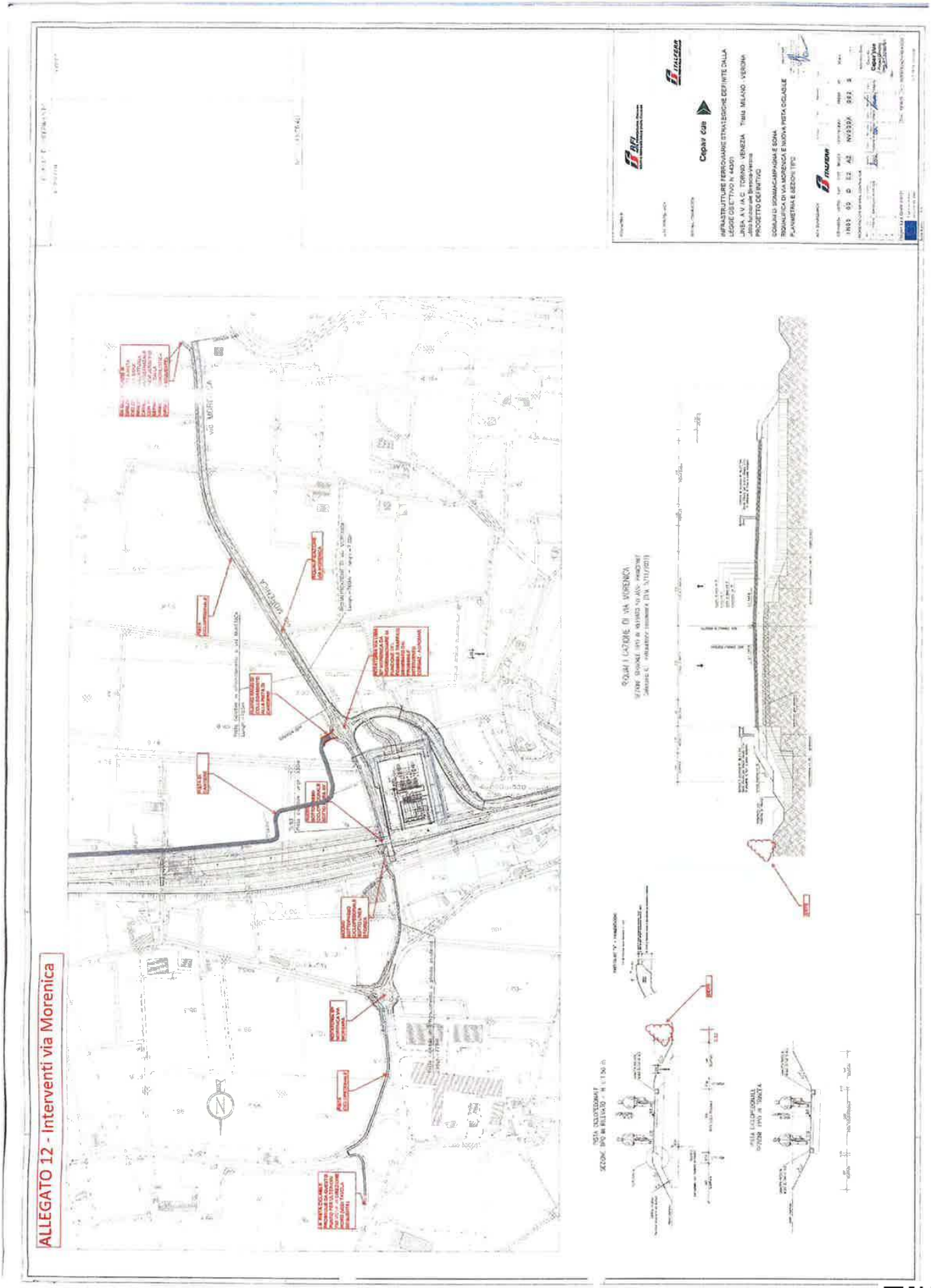



ALLEGATO 10 - Mascheramento SSE Sona

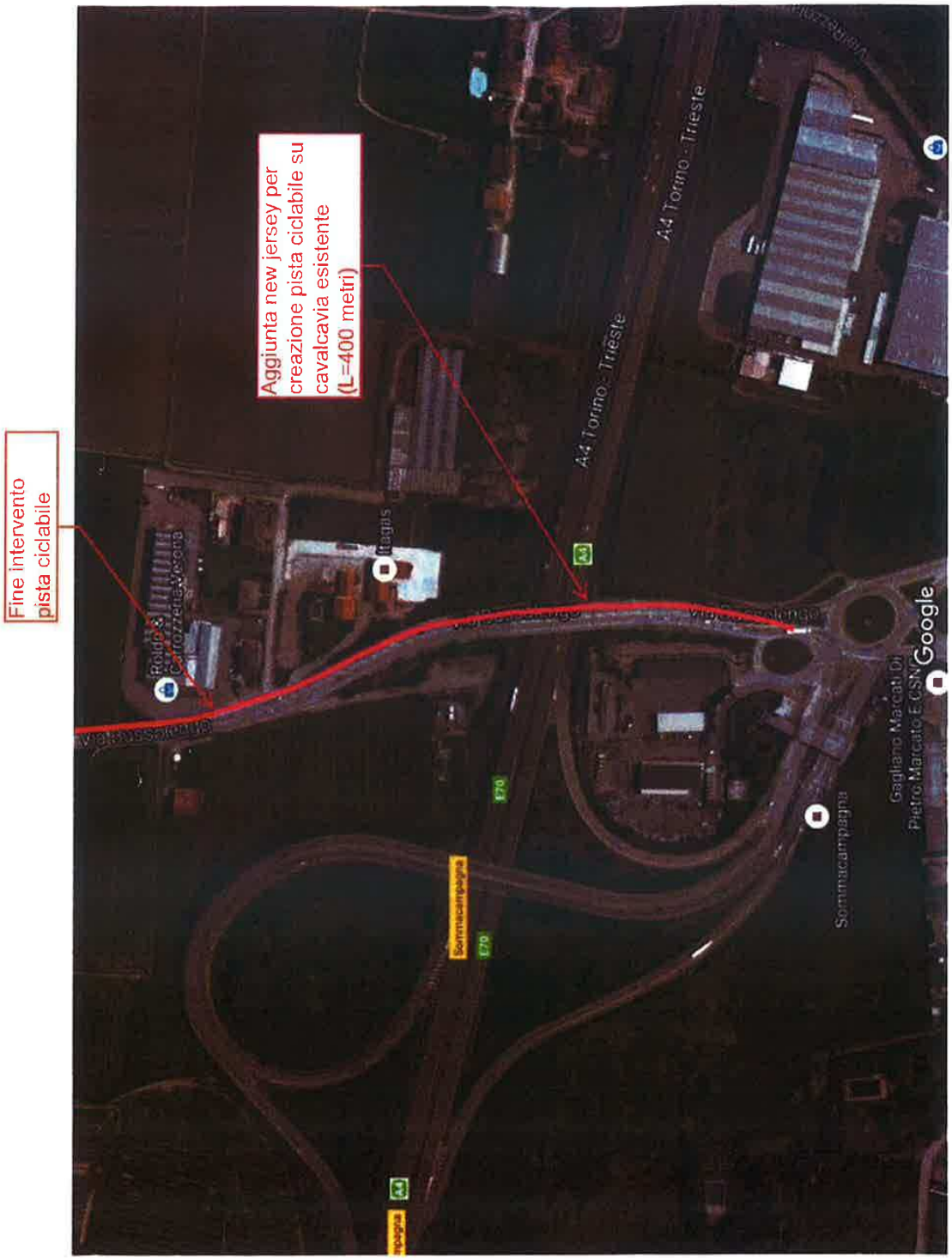
be3b6e2a

ALLEGATO 11 - Interramento Elettrodotto

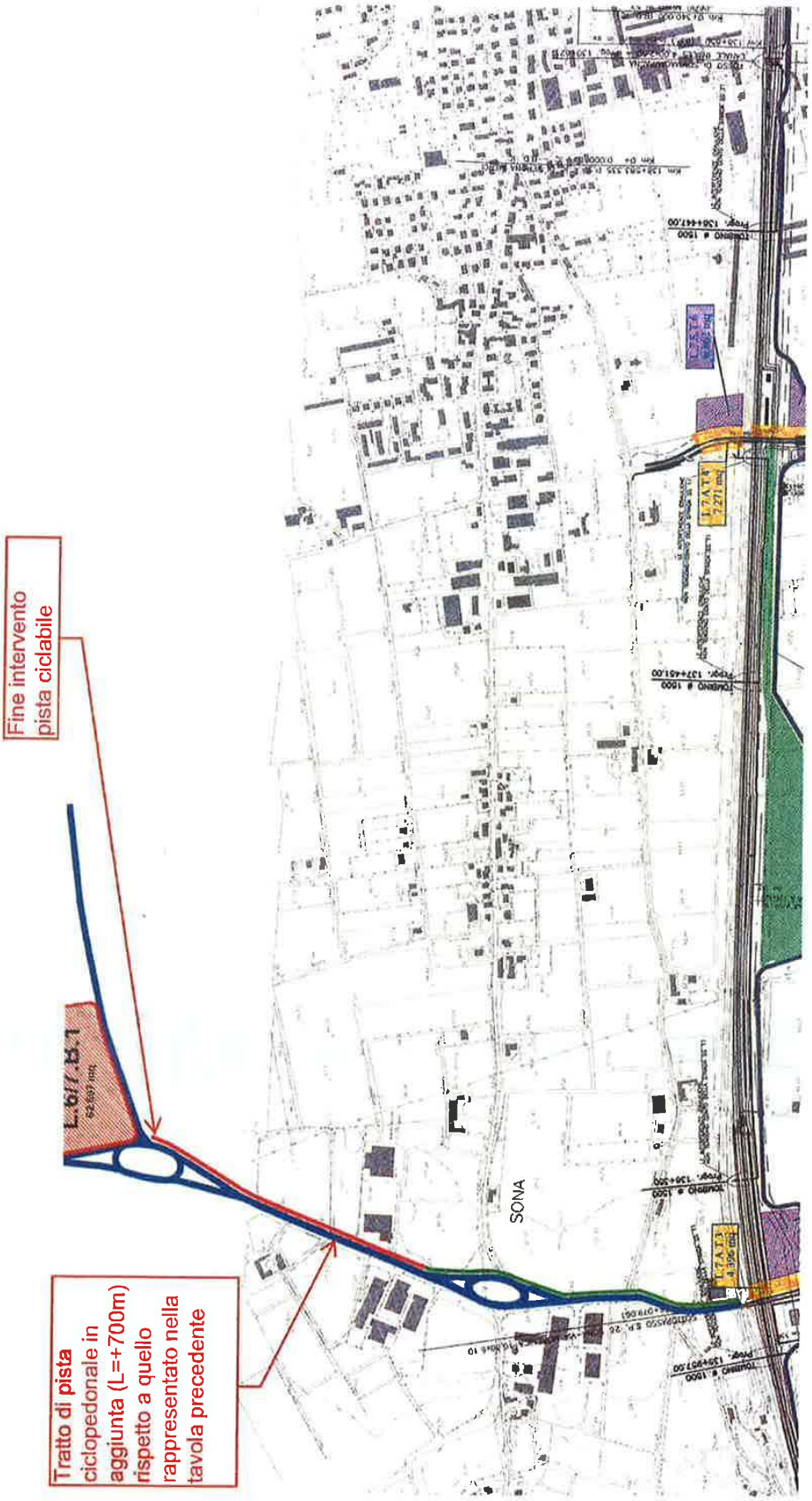

be3b6e2a


ALLEGATO 12 - Interventi via Morenica
VIA MORENICA
Cepav Due
INFRASTRUTTURE FERROVIARIE STRATEGICHE DEFINITE DALLA LEGGE OBIETTIVO N. 443/01
TRATTA MILANO - VERONA
PROGETTO DEFINITIVO
TRONCHI DI VIA MORENICA E NUOVA PISTA CICLABILE
PLANIMETRIA E SEZIONI TIPO

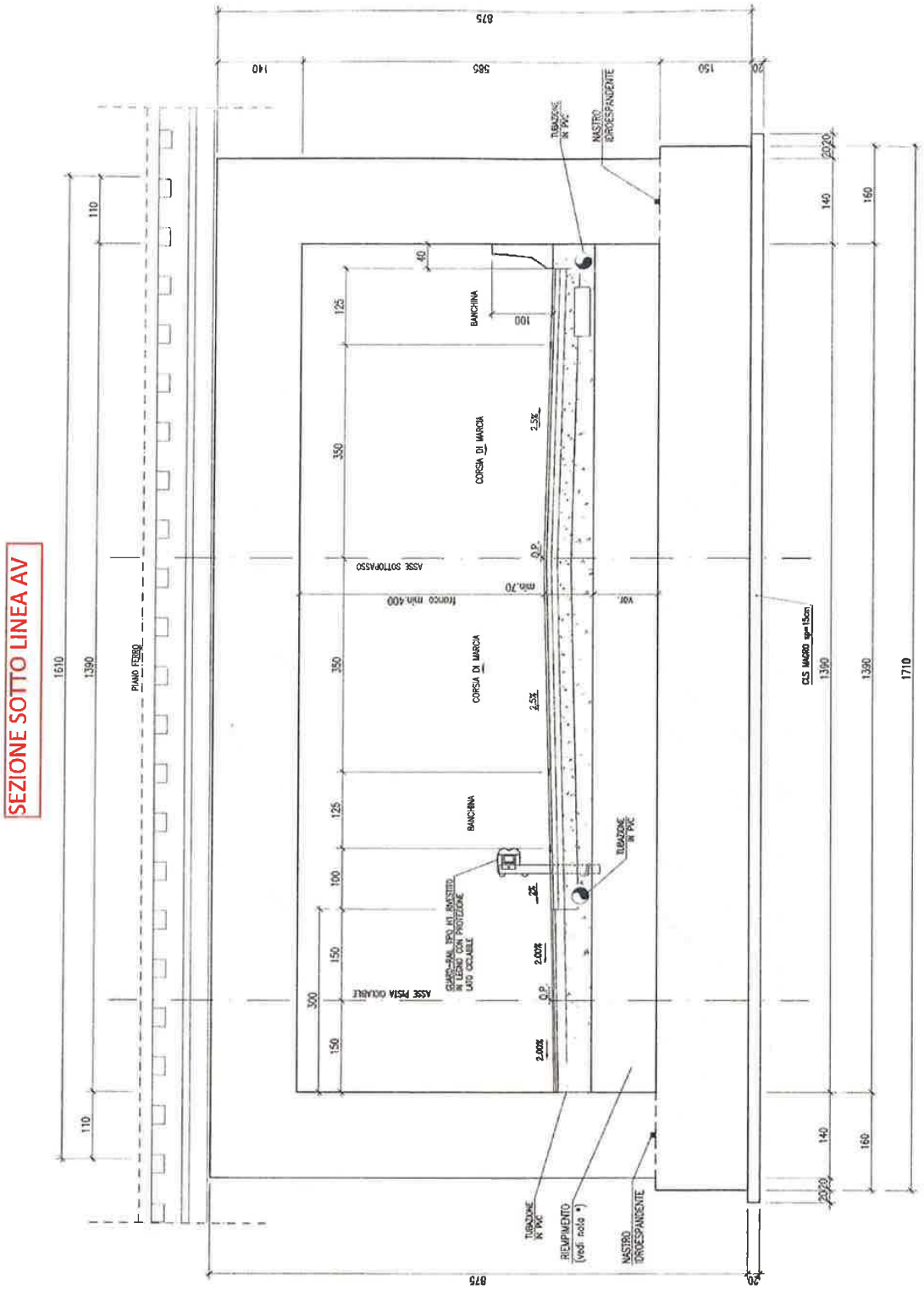
be3b6e2a


Fine intervento pista ciclabile
Aggiunta new jersey per creazione pista ciclabile su cavalcavia esistente (L=400 metri)
A4 Torino - Trieste
A4 Torino - Trieste
Sommacampagna
Sommacampagna
Gagliano Mercati Di Pietro Mercato E CSN
Google

be3b6e2a

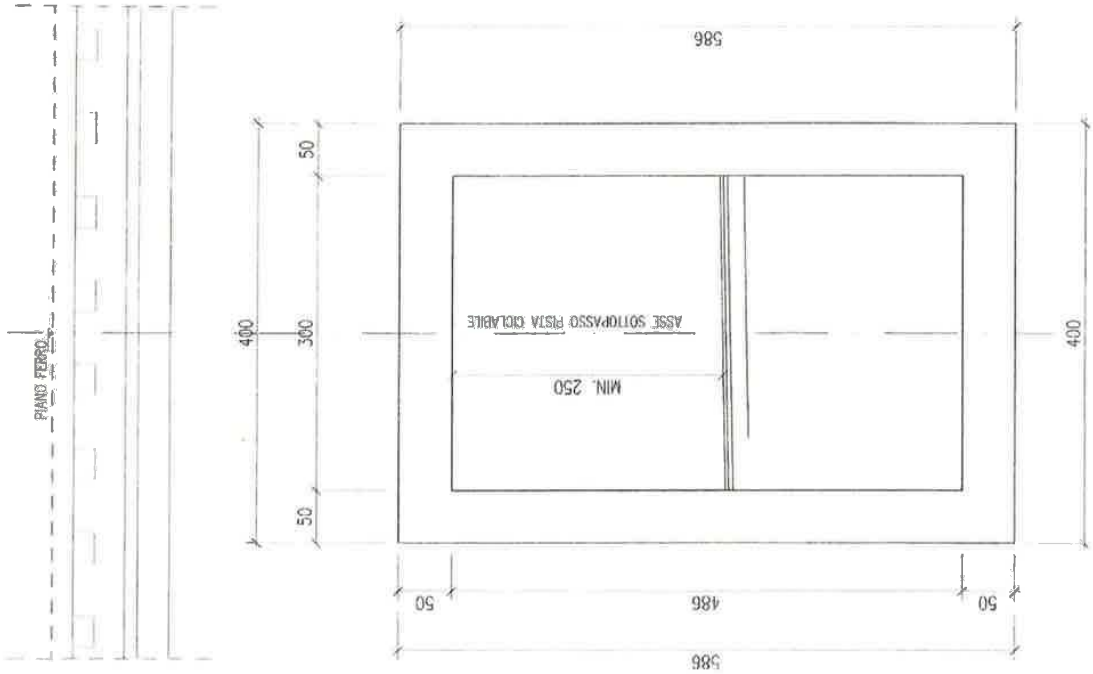

Fine intervento
pista ciclabile
Tratto di pista
ciclopedonale in
aggiunta (L=+700m)
rispetto a quello
rappresentato nella
tavola precedente
SONA

be3b6e2a

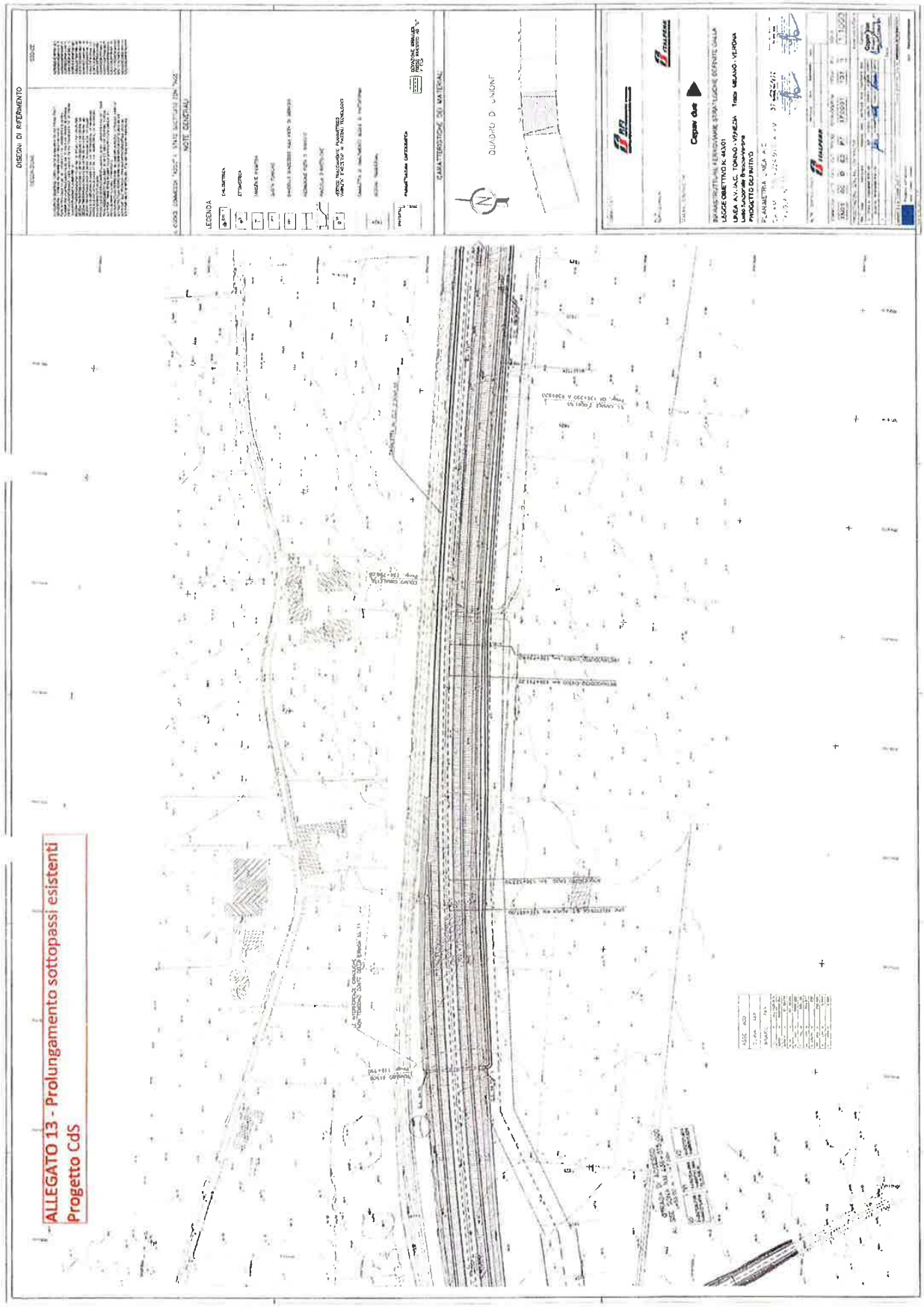

SEZIONE SOTTO LINEA AV
875
140
585
150
20
TUBAZIONE IN PVC
NASTRO IDROESPANDENTE
2020
140
160
40
BANCHINA
100
125
350
CORSA DI MARCIA
2,5%
0,P.
ASSE SOTTOPASSO
min.70
larghezza min.400
var.
CLS MAGRO sp=15cm
1390
1710
1610
PIANO FERRO
110
TUBAZIONE IN PVC
GRIGLIA-PAL. IPO.NT. RIVESTITO IN LEGNO CON PROTEZIONE LATO OCCLUSIBILE
150
300
ASSE PISTA OCCLUSIBILE
2,00%
RIEMPIMENTO (vedi nota *)

be3b6e2a

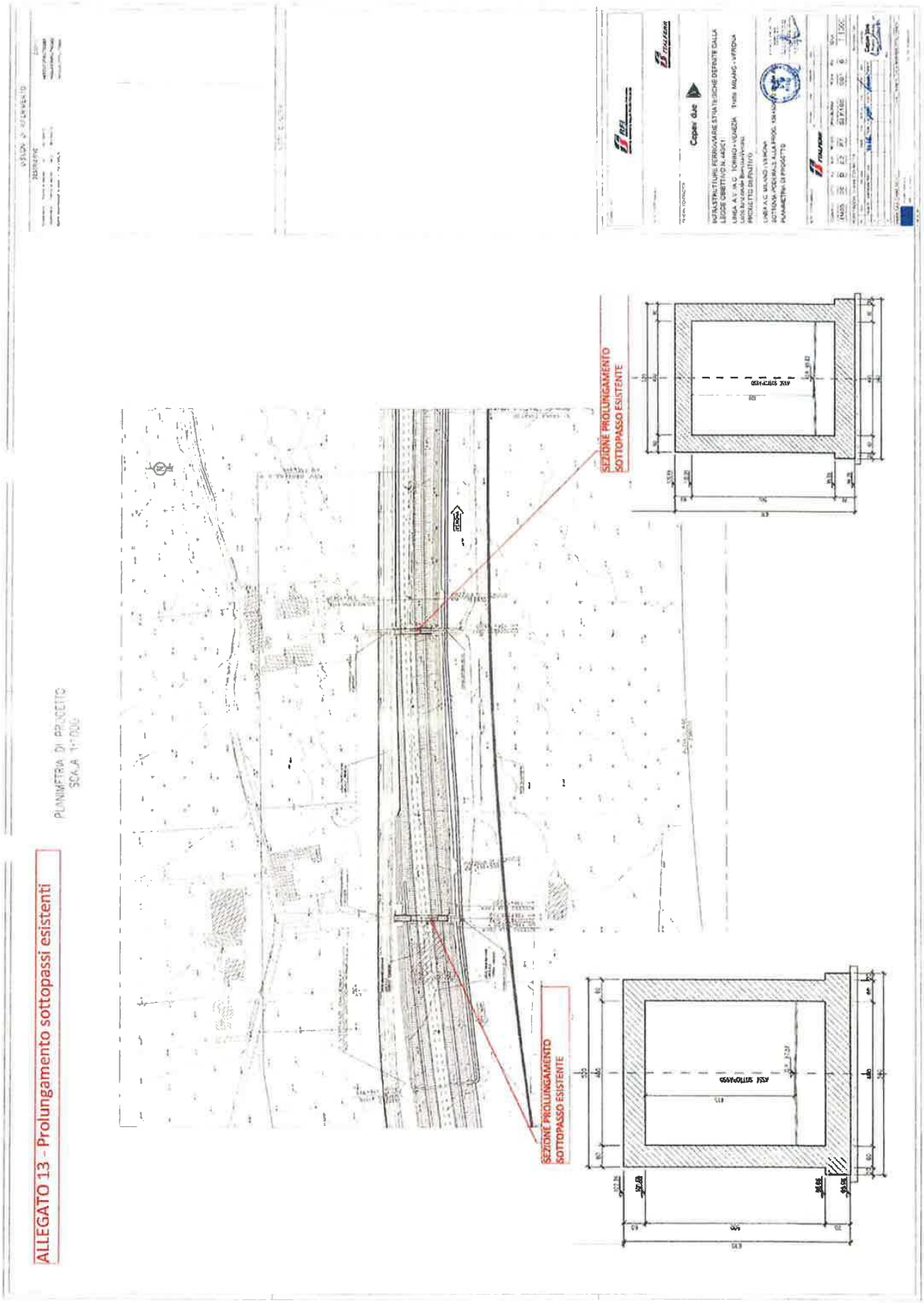
SEZIONE NUOVO SCATOLARE CICLOPEDONALE
SOTTO LINEA STORICA



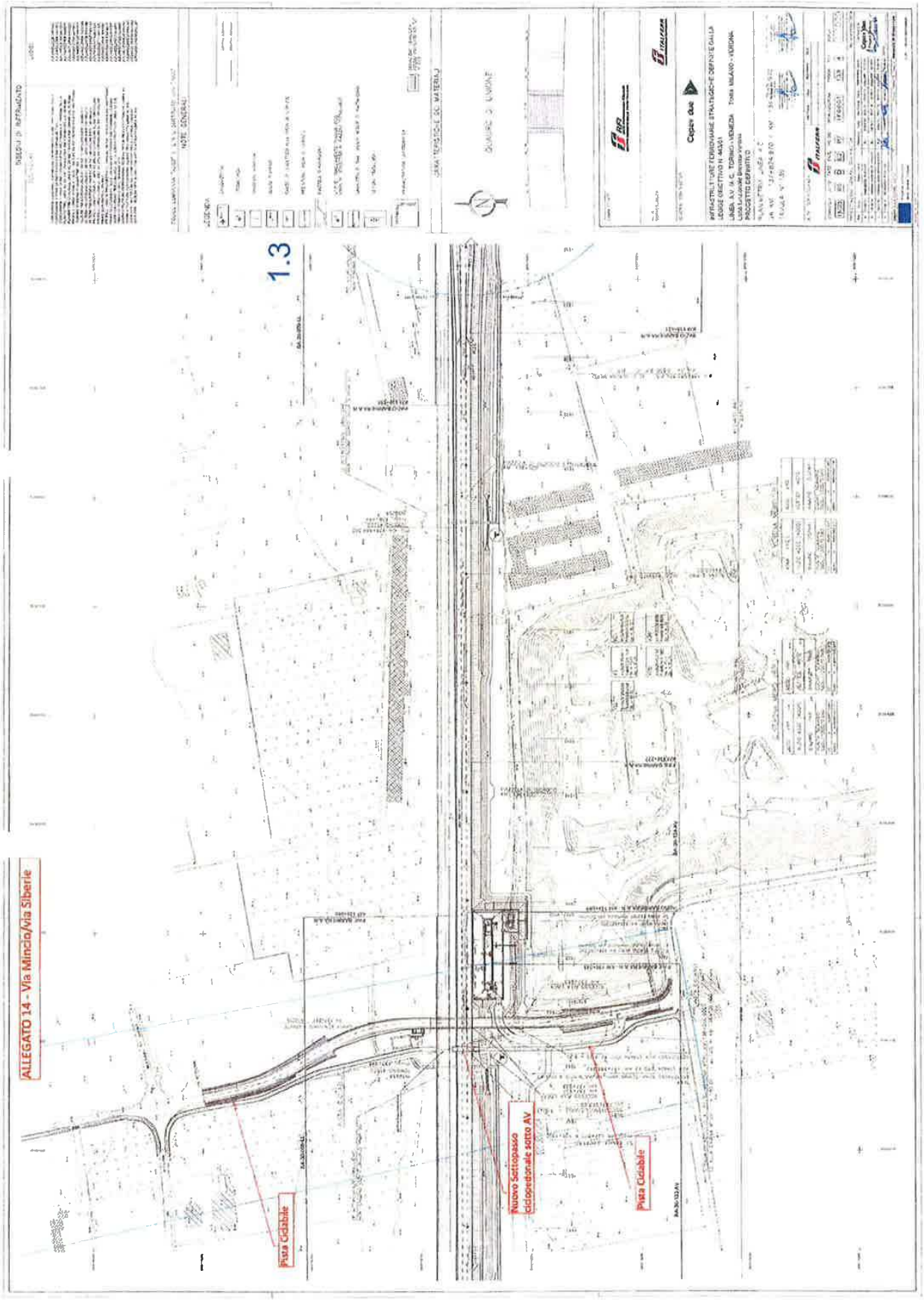

be3b6e2a


ALLEGATO 13 - Prolungamento sottopassi esistenti
Progetto CdS

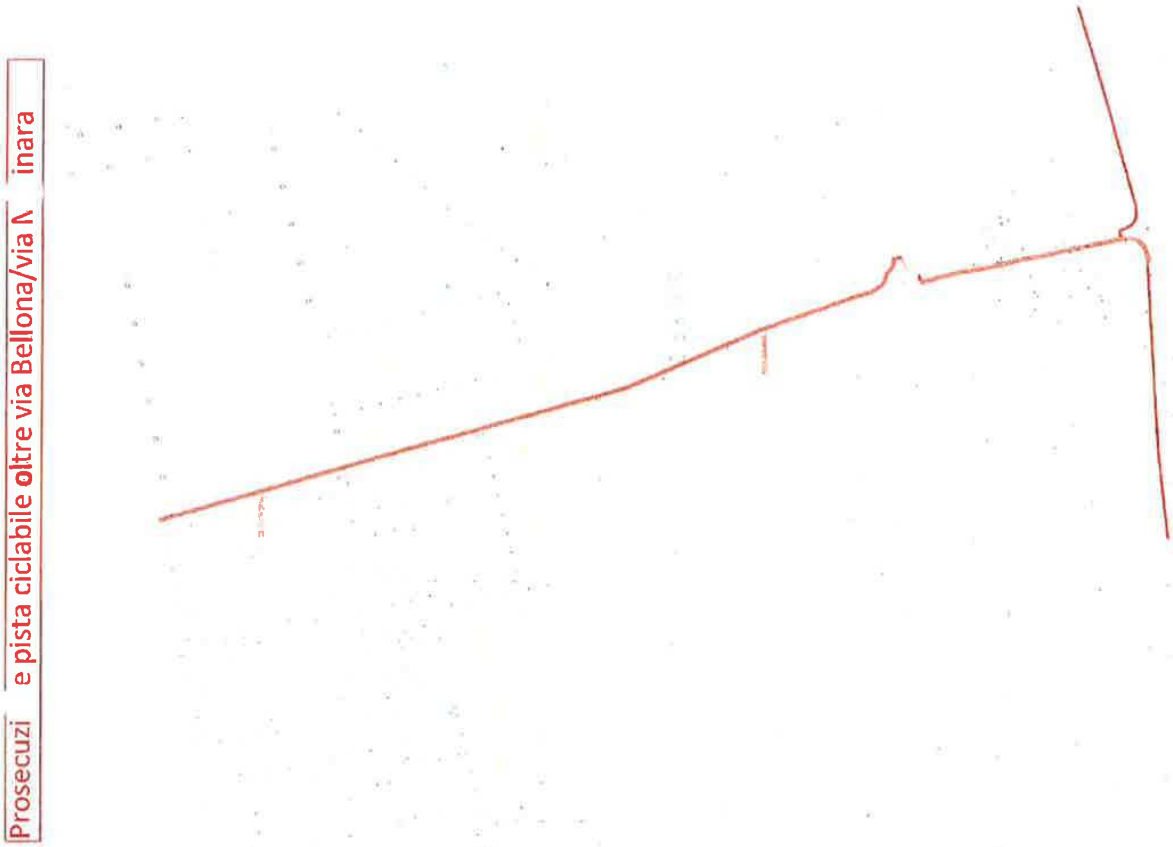
be3b6e2a


ALLEGATO 13 - Prolungamento sottopassi esistenti
PLANIMETRIA DI PROGETTO
SCALA 1:1000
SEZIONE PROLUNGAMENTO SOTTOPASSO ESISTENTE
SEZIONE PROLUNGAMENTO SOTTOPASSO ESISTENTE
Copia due

be3b6e2a

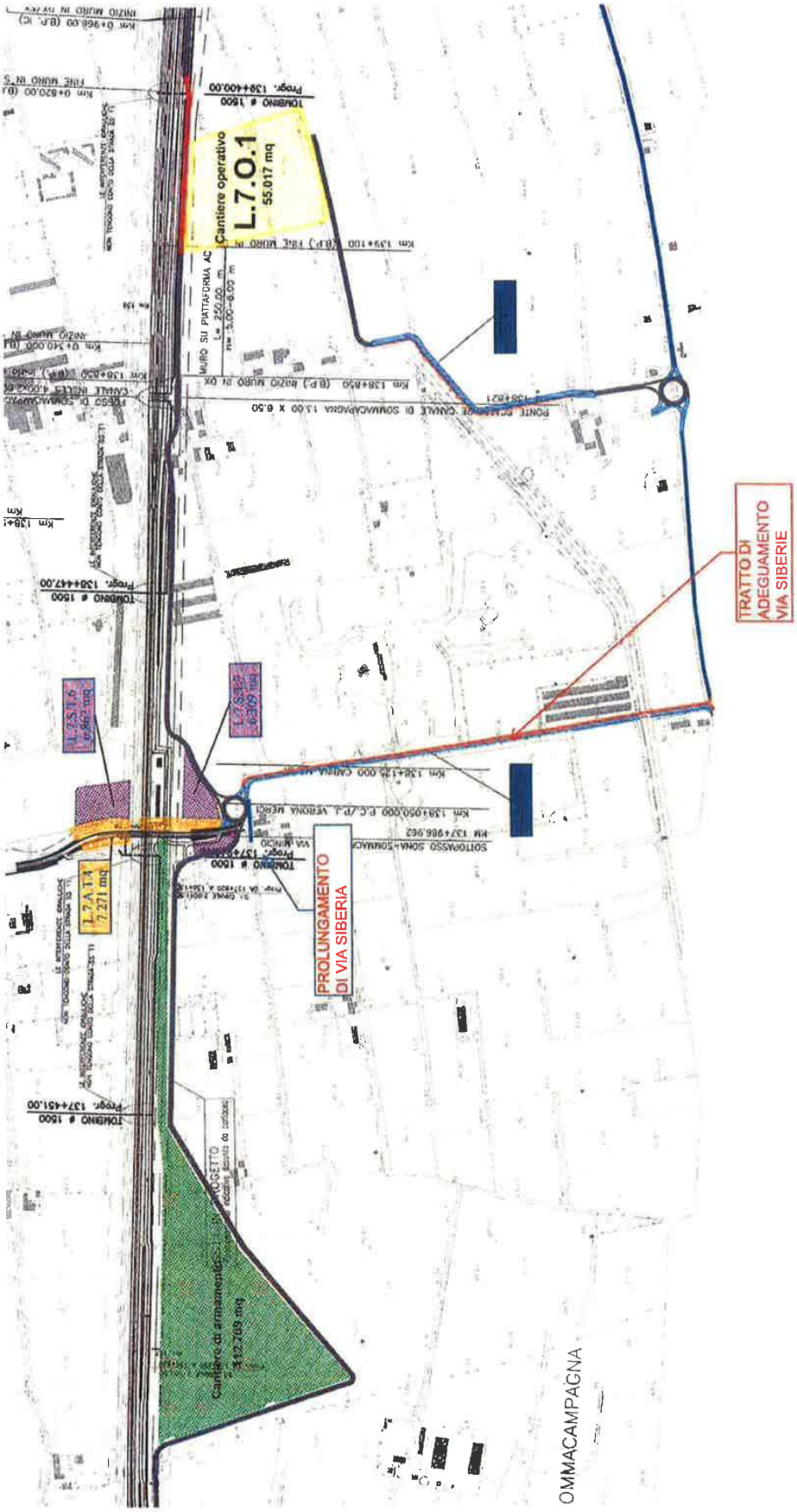

ALLEGATO 14 - Via Mincio/via Siberie
1.3
Pista Ciclabile
Nuovo Sottopasso ciclopedonale sotto AV
Pista Ciclabile

be3b6e2a



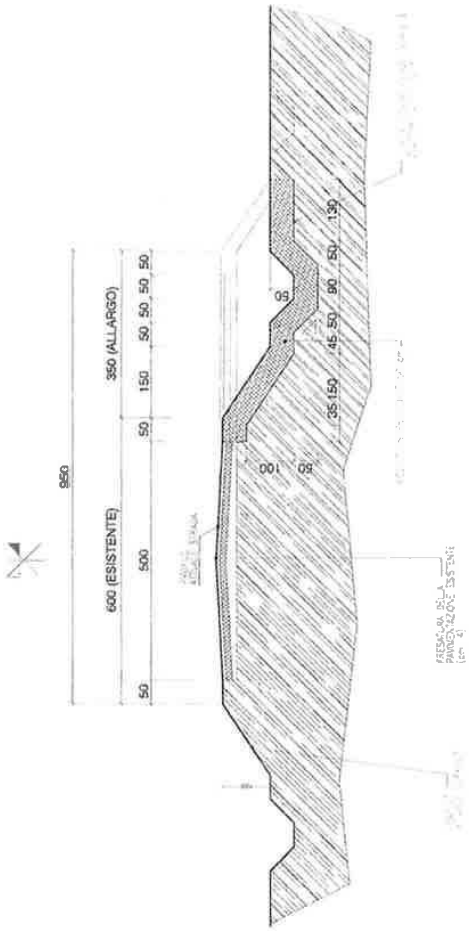

be3b6e2a

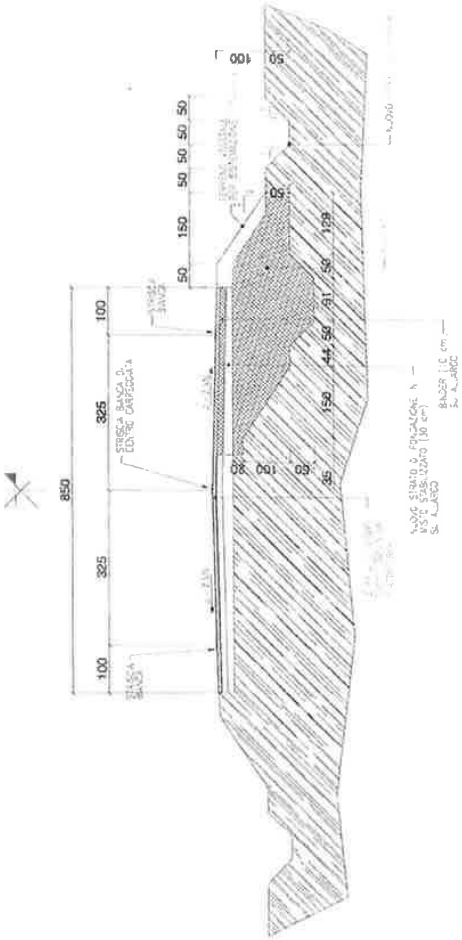
ALLEGATO 15 - Adeguamento via Siberie

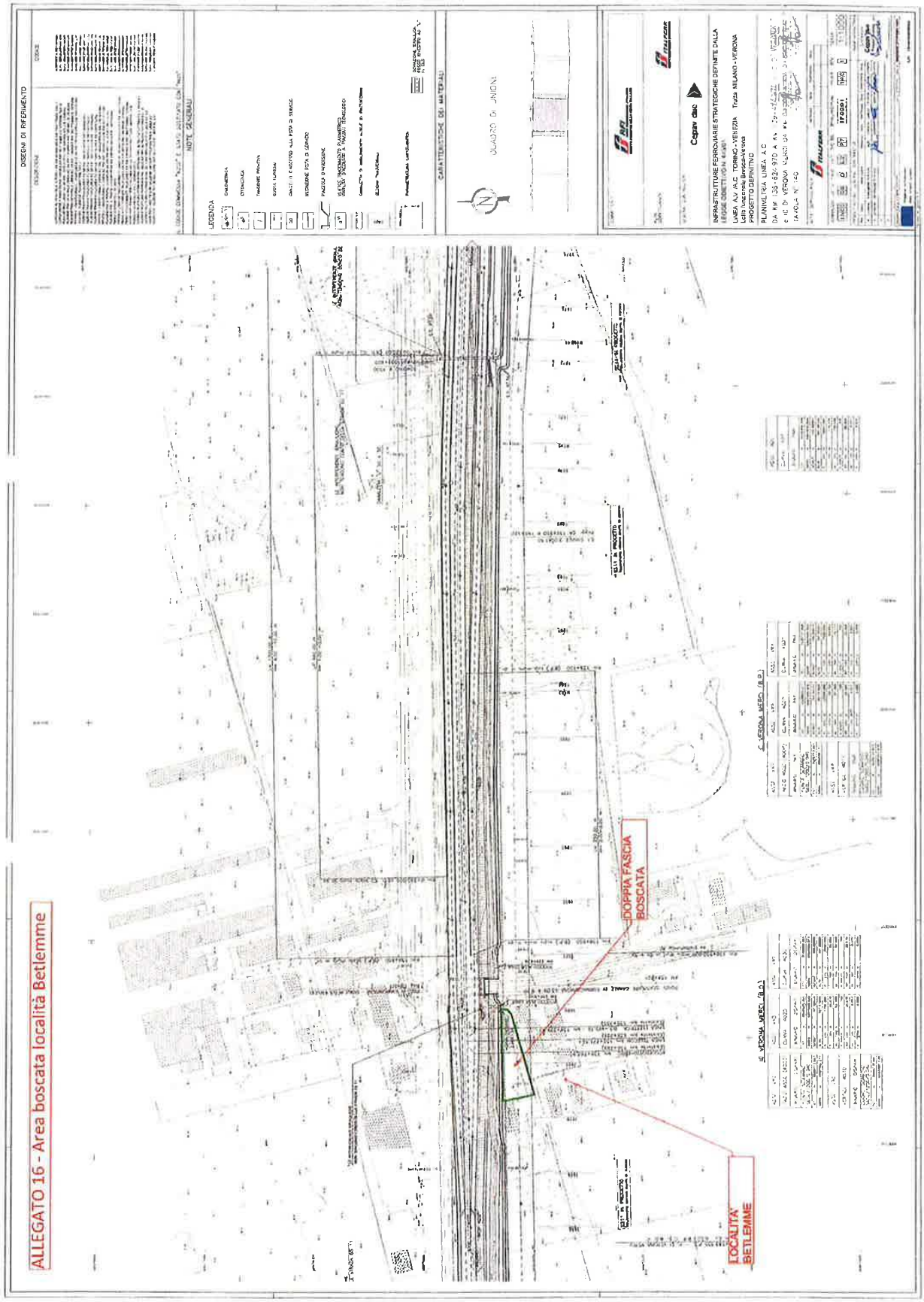



be3b6e2a

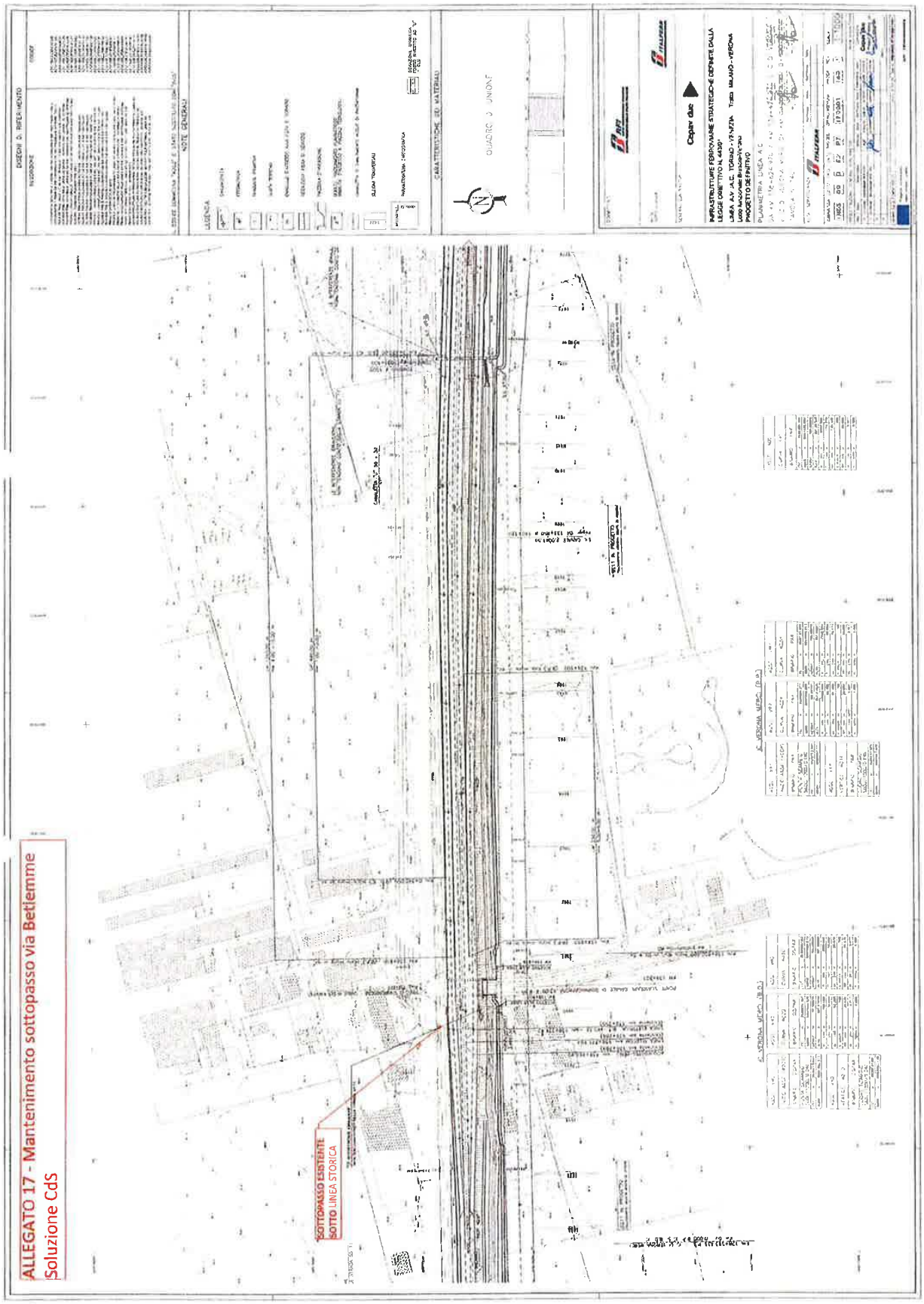
ADEGUAMENTO TIPO A5
(sezione riconducibile alla tipologia "F2",
sezioni su strada esistente in conglomerato bituminoso



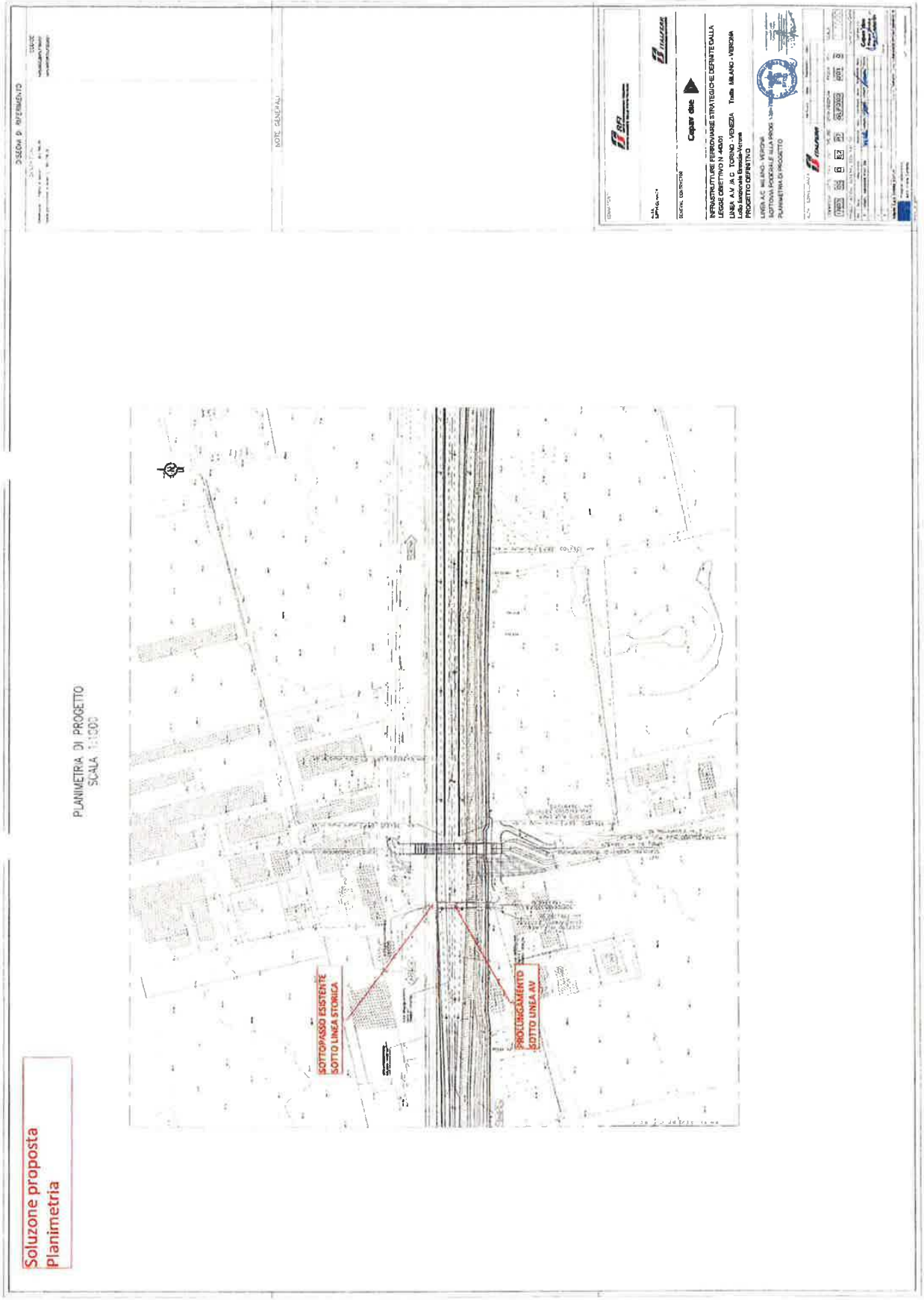




ALLEGATO 16 - Area boscata località Betlemme
DOPPIA FASCIA BOSCATA
LOCALITA' BETLEMME

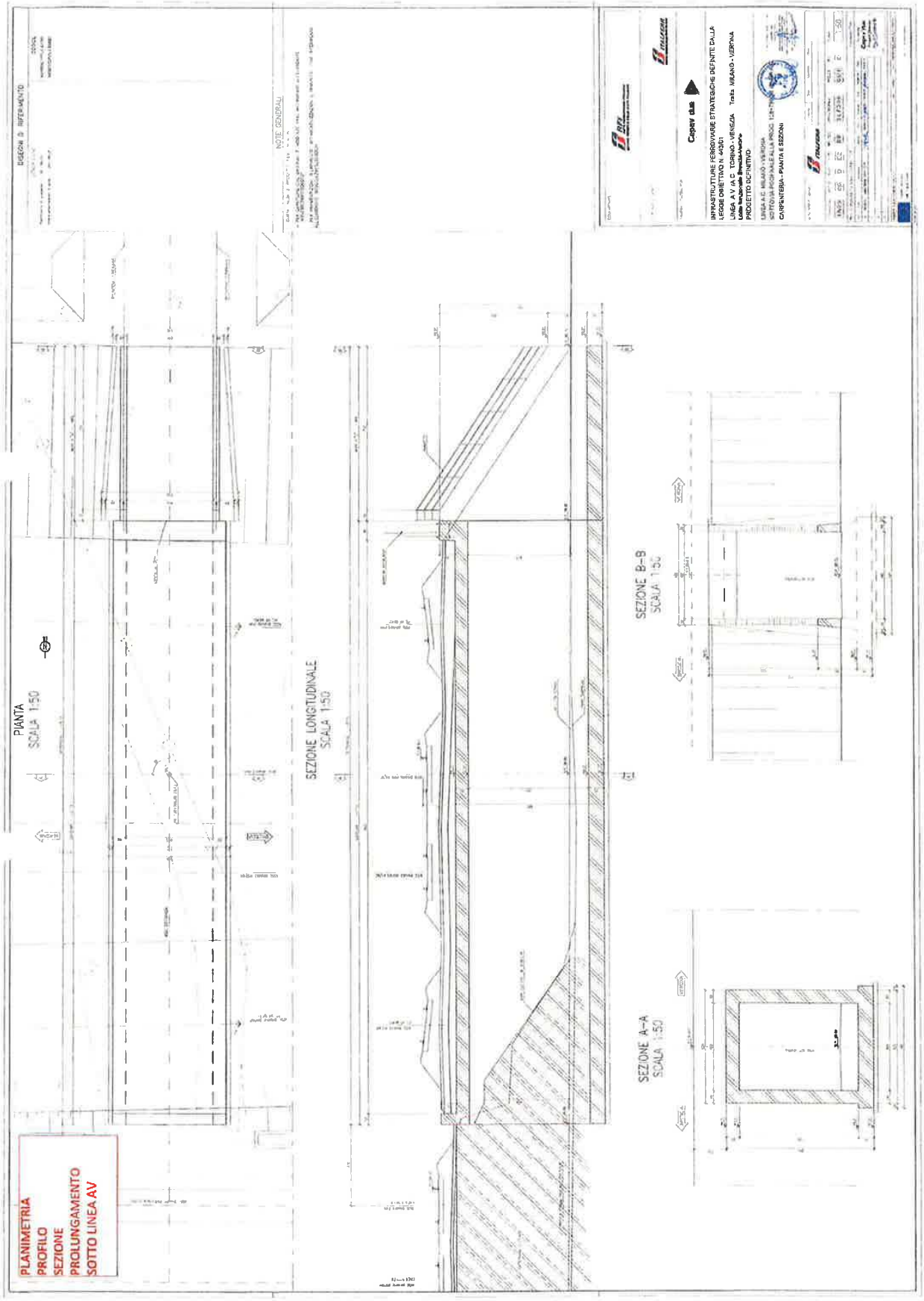
be3b6e2a


ALLEGATO 17 - Mantenimento sottopasso via Betiemme
Soluzione CdS
SOTTOPASSO ESISTENTE
SOTTO LINEA STORICA
QUADRO D'UNIONE
Copia due

be3b6e2a

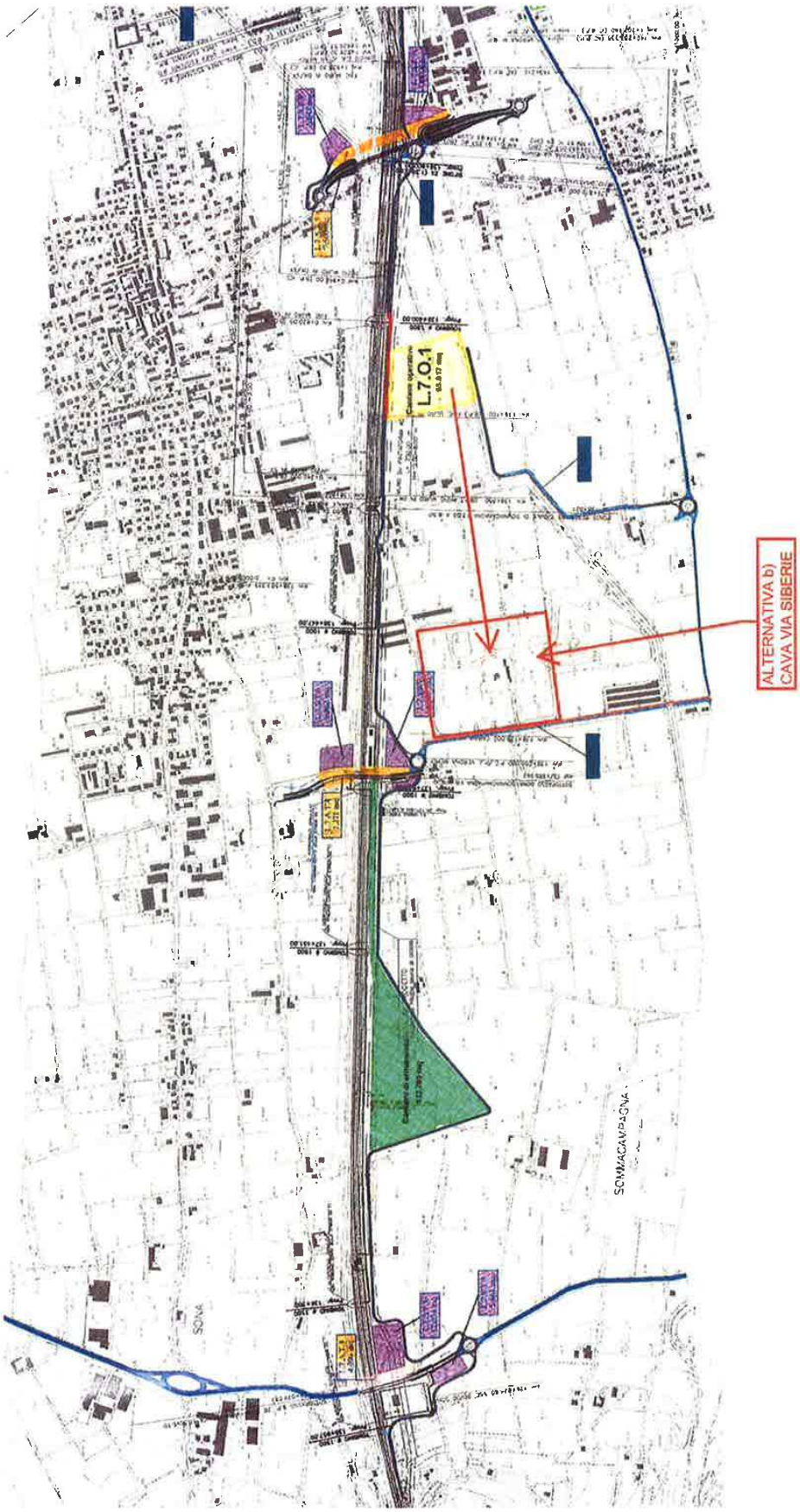

Soluzone proposta
Planimetria
PLANIMETRIA DI PROGETTO
SCALA 1:1000
SOTTOPASSO ESISTENTE
SOTTO LINEA STORICA
PROLUNGAMENTO
SOTTO LINEA AV
DISEGNO DI RIFERIMENTO
NOTE GENERALI
Cepar dee
INFRASTRUTTURE FERROVIARIE STRATEGICHE DERIVATE DALLA
LEGGE OBIETTIVO (N 443/01)
LINEA A.V. /A.C. TORINO - VENEZIA - Tratta MILANO - VERONA
LOTTO FUNZIONALE BRESCIA-Verona
PROGETTO DEFINITIVO
LINEA A.C. MILANO - VERONA
SEZIONE PROGETTO ELLA PROG. 120+000 - FINE PROG. 139+000
PLANIMETRIA DI PROGETTO

be3b6e2a

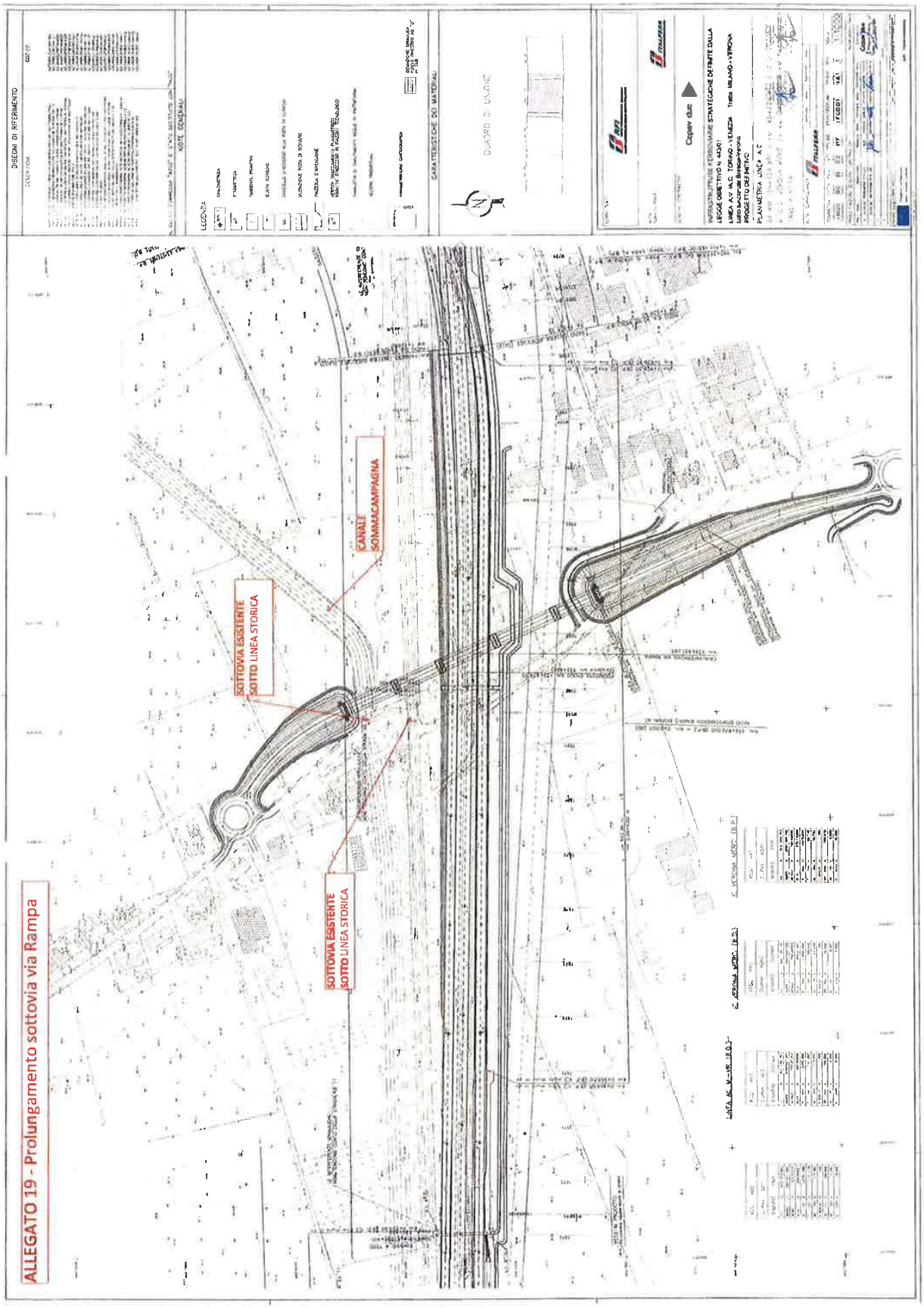

PIANTA
SCALA 1:50
SEZIONE LONGITUDINALE
SCALA 1:50
SEZIONE B-B
SCALA 1:50
SEZIONE A-A
SCALA 1:50
NOTE GENERALI
Ceper due
INFRASTRUTTURE FERROVIARIE STRATEGICHE DEFINITE DALLA
LEGGE OBIETTIVO N. 443/01
LINEA A.V. VA C. TORINO - VENEZIA Tratta MILANO - VERONA
PROGETTO DEFINITIVO
CARPENTERIA - PIANTA E SEZIONI
PLANIMETRIA
PROFILO
SEZIONE
PROLUNGAMENTO
SOTTO LINEA AV

be3b6e2a

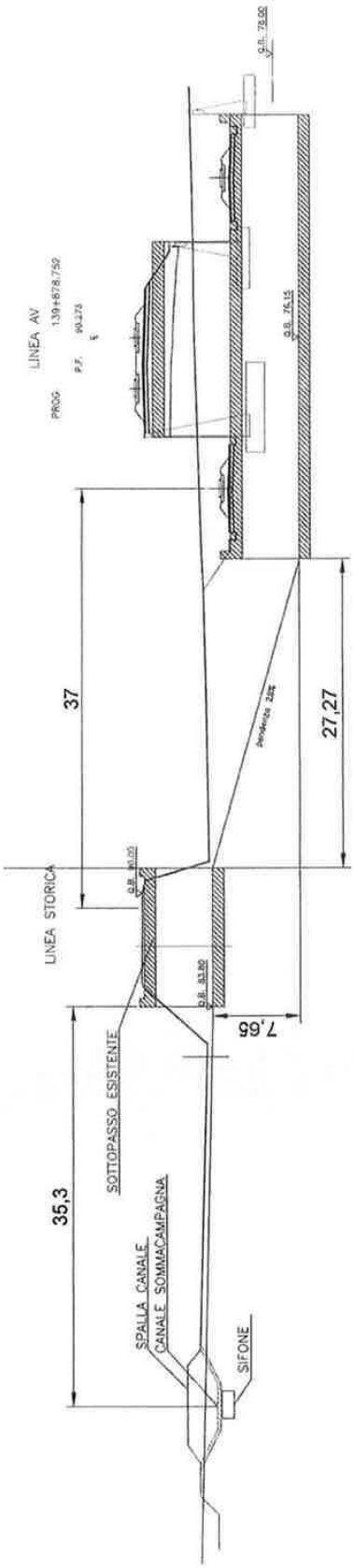
ALLEGATO 18 - Spostamento cantiere L.7.0.1




be3b6e2a


ALLEGATO 19 - Prolungamento sottovia via Rampa
SOTTOVIA ESISTENTE
SOTTO LINEA STORICA
CANALE
SOMMACAMPAGNA
SOTTOVIA ESISTENTE
SOTTO LINEA STORICA
DISEGNI DI RIFERIMENTO
NOTE GENERALI
LEGENDA
CARATTERISTICHE DEI MATERIALI
QUADRO D'UNIONE
Copia due
PLANIMETRIA

be3b6e2a



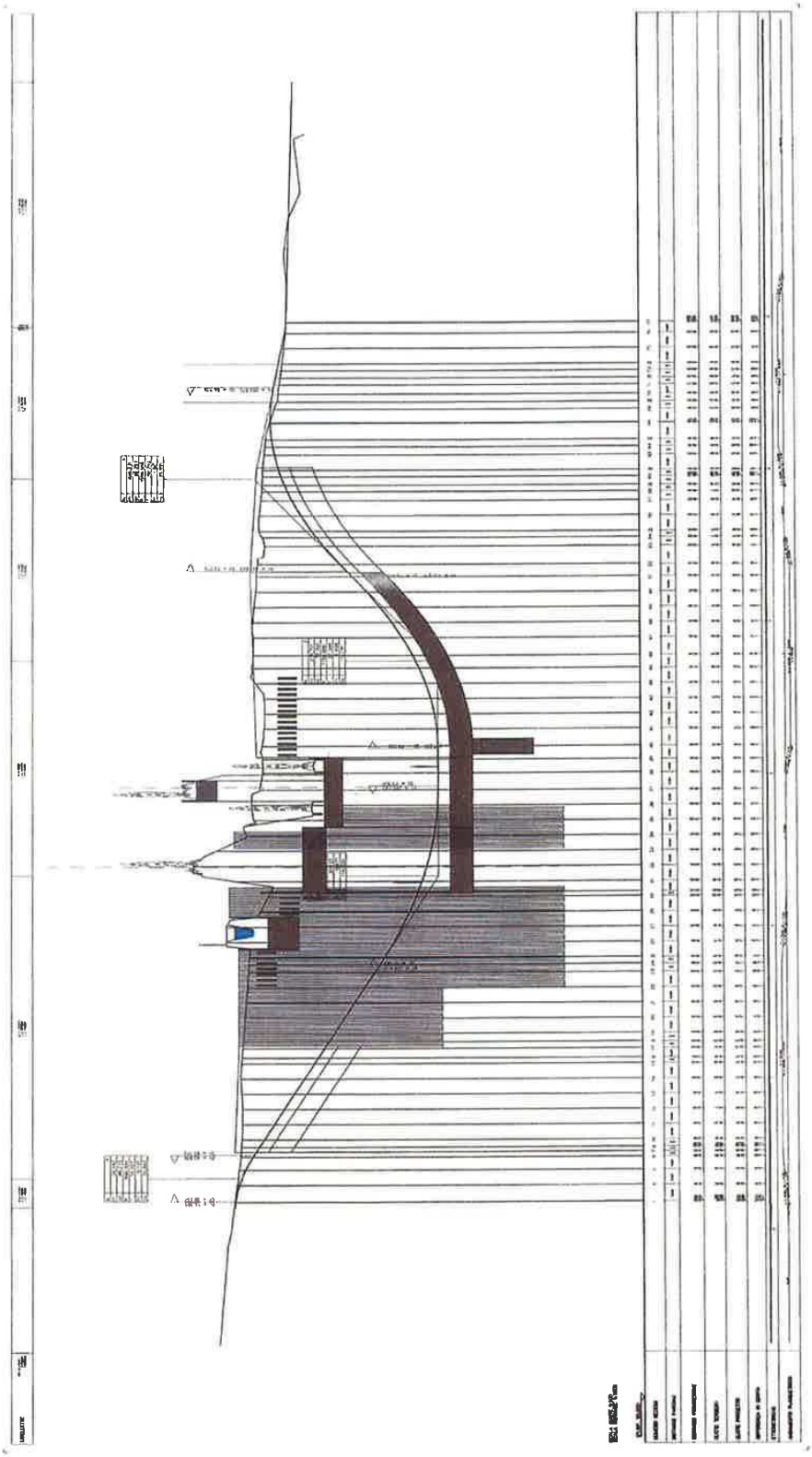

SEZIONE

be3b6e2a

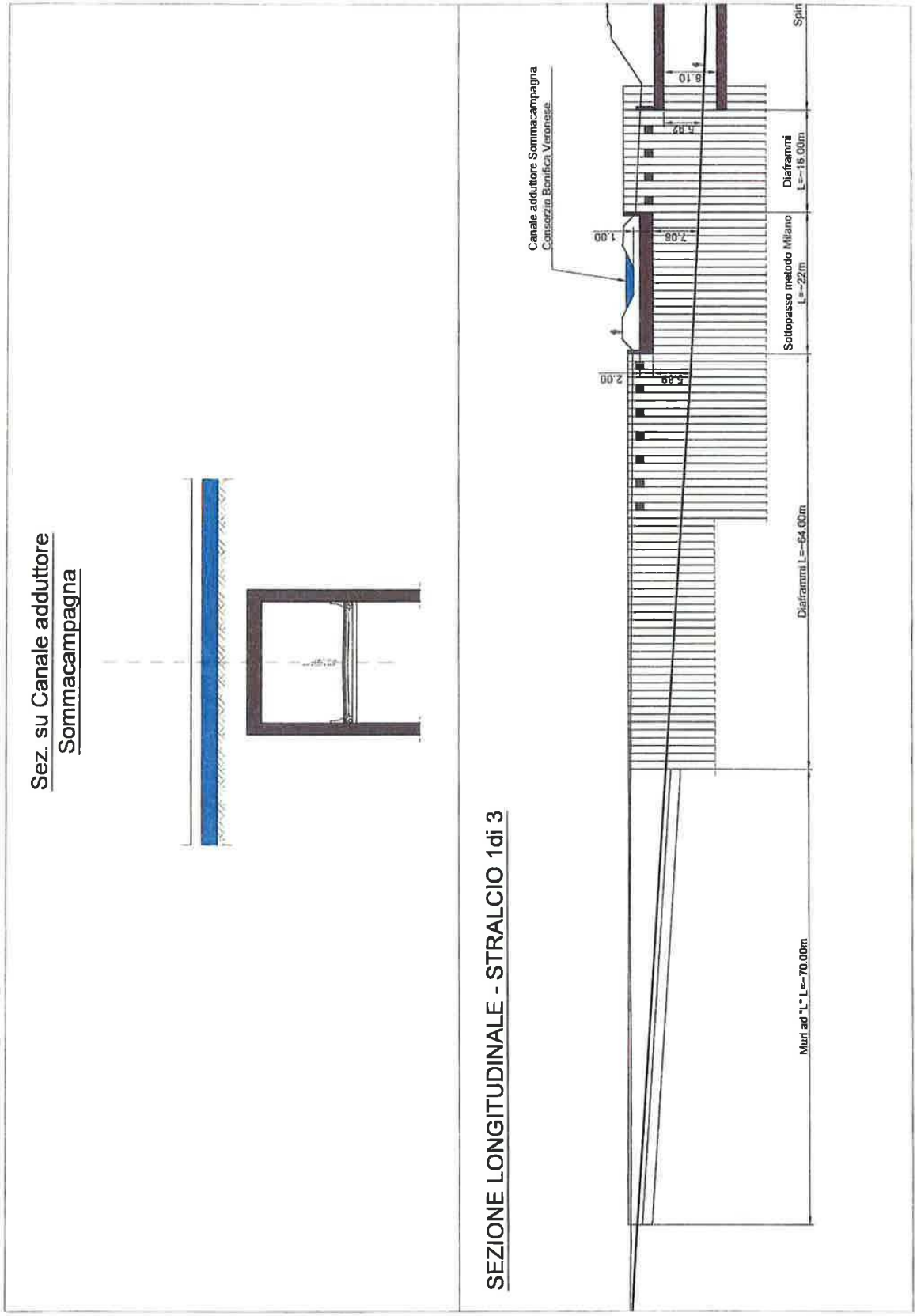

ALLEGATO 19bis - Sottopasso Via Rampa

be3b6e2a

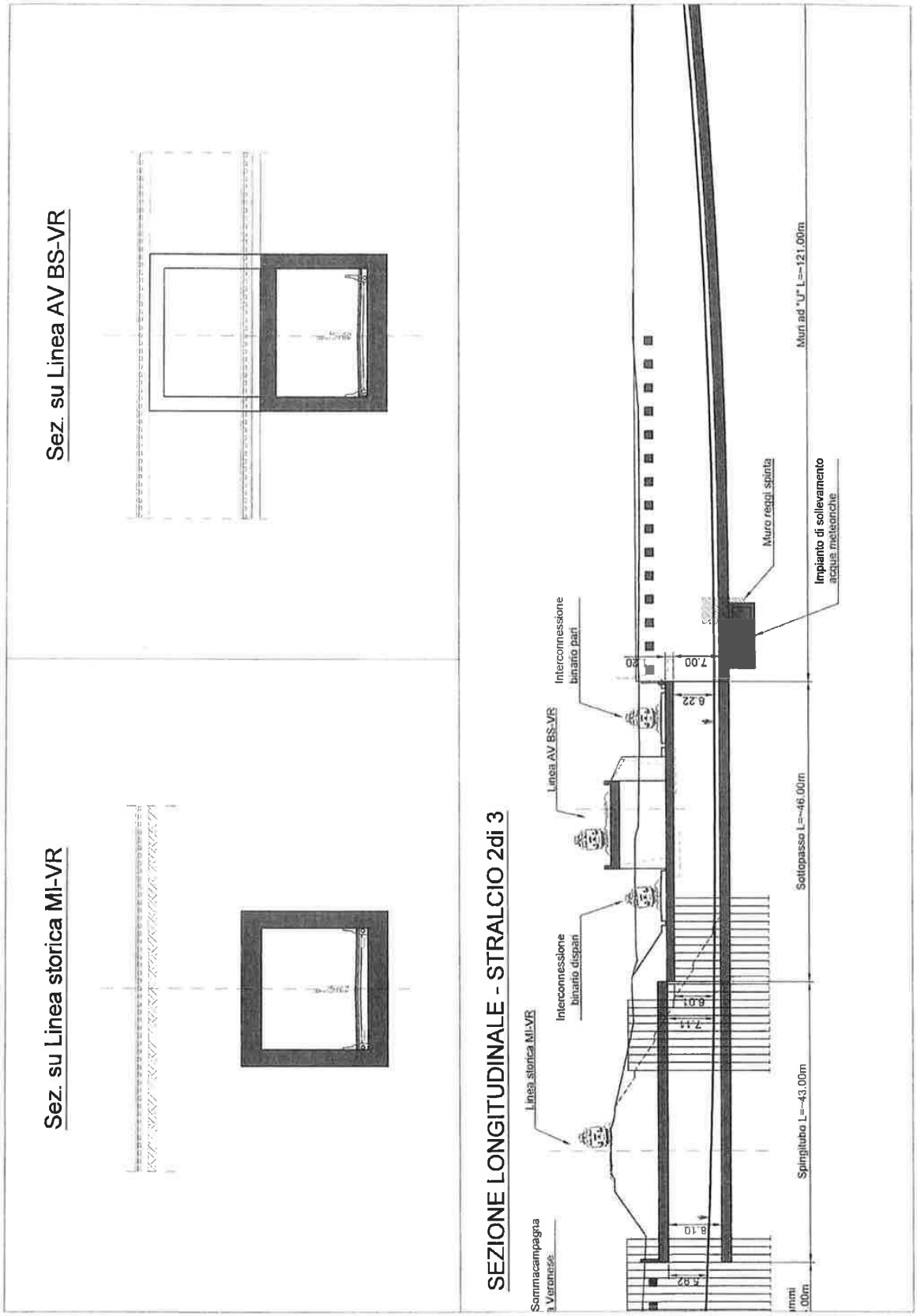
SOTTOPASSO VIA RAMPA
PROFILO LONGITUDINALE



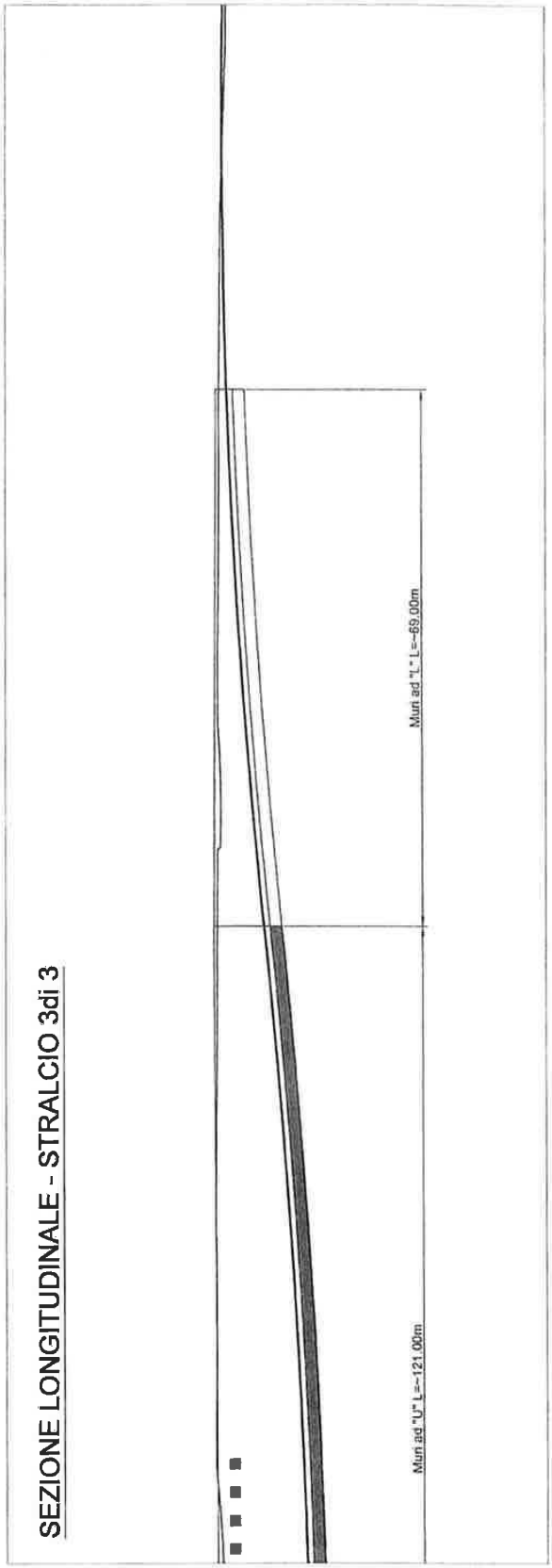
be3b6e2a


Sez. su Canale adduttore
Sommacampagna
SEZIONE LONGITUDINALE - STRALCIO 1di 3
Canale adduttore Sommacampagna
Consorzio Bonifica Veronese
1.00
7.08
2.00
5.89
6.10
4.92
Spin
Diaframmi
L=-16.00m
Sottopasso metodo Milano
L=-22m
Diaframmi L=-64.00m
Muri ad "L" L=-70.00m

be3b6e2a

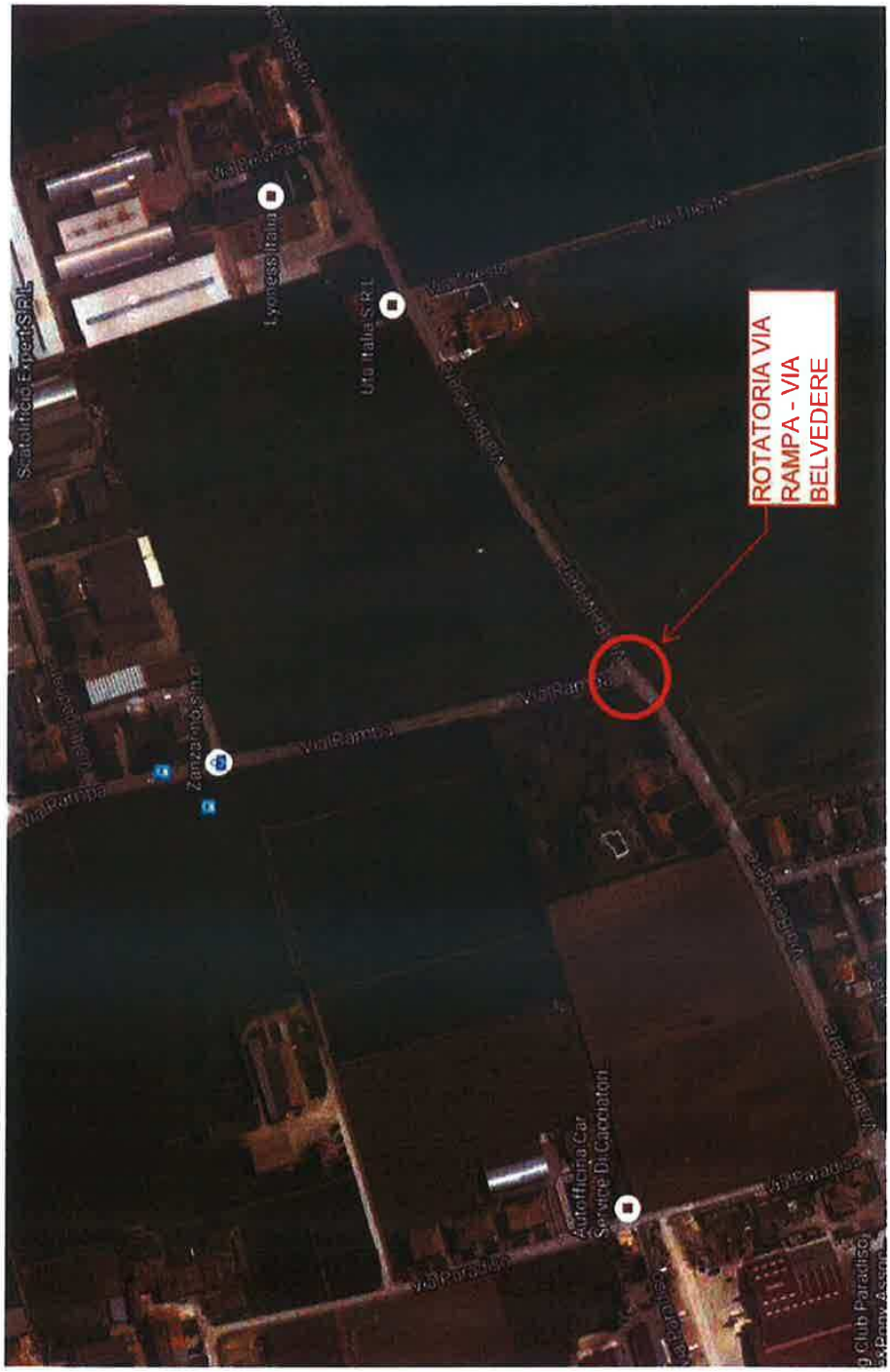

Sez. su Linea AV BS-VR
Sez. su Linea storica MI-VR
SEZIONE LONGITUDINALE - STRALCIO 2di 3
Sommacampagna
a Veronese
Linea storica MI-VR
Interconnessione
binario dispari
Linea AV BS-VR
Interconnessione
binario pari
Muro reggi spinta
Impianto di sollevamento
acque meteoriche
Muri ad "U" L=~121,00m
Sottopasso L=~46,00m
Spingitubo L=~43,00m
8.10
5.92
6.01
7.11
6.22
7.00
20

be3b6e2a


SEZIONE LONGITUDINALE - STRALCIO 3di 3
Muri ad "U" L=-121.00m
Muri ad "L" L=-69.00m

be3b6e2a

NUOVA ROTATORIA VIA RAMPA – VIA BELVEDERE



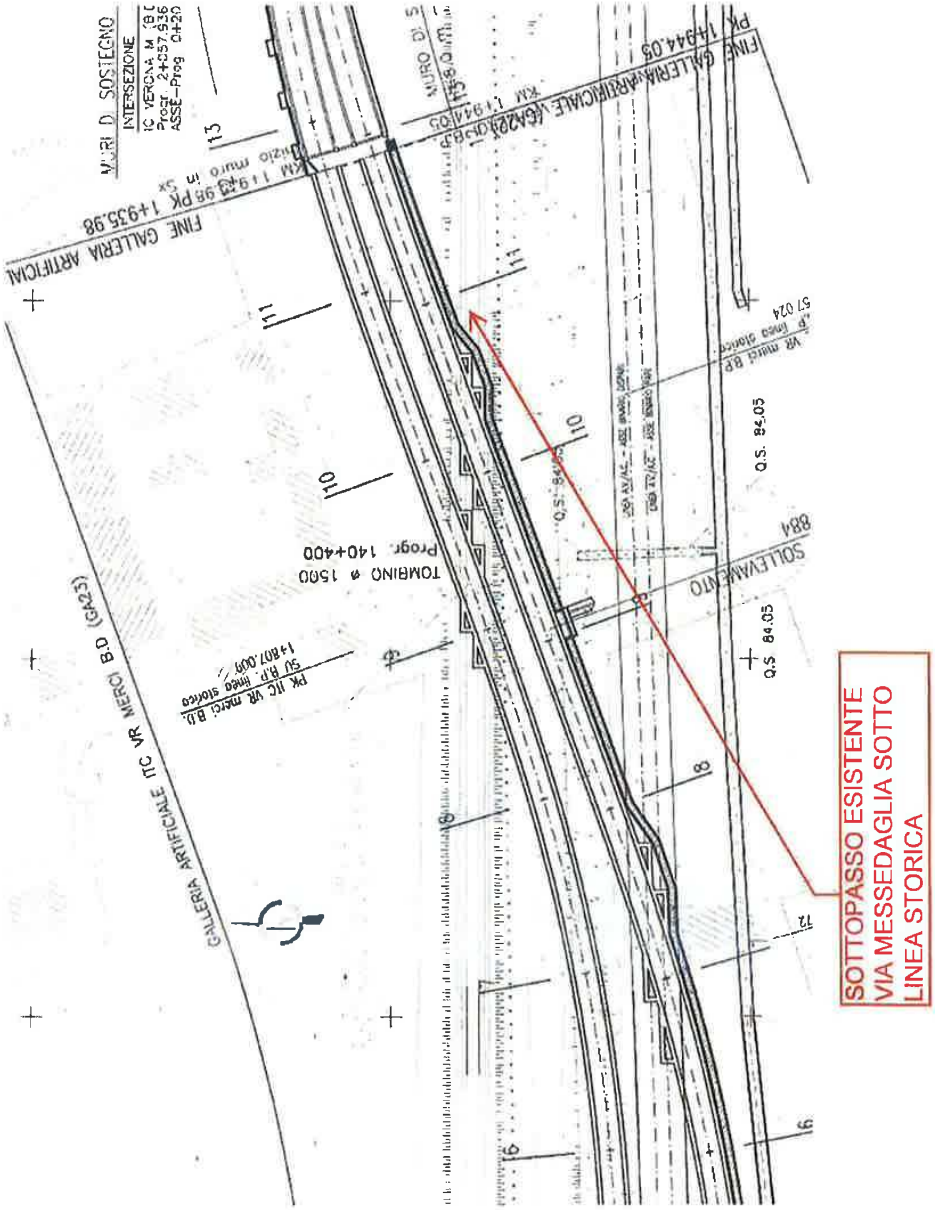

be3b6e2a

ALLEGATO 20 - Sottopasso via Messedaglia

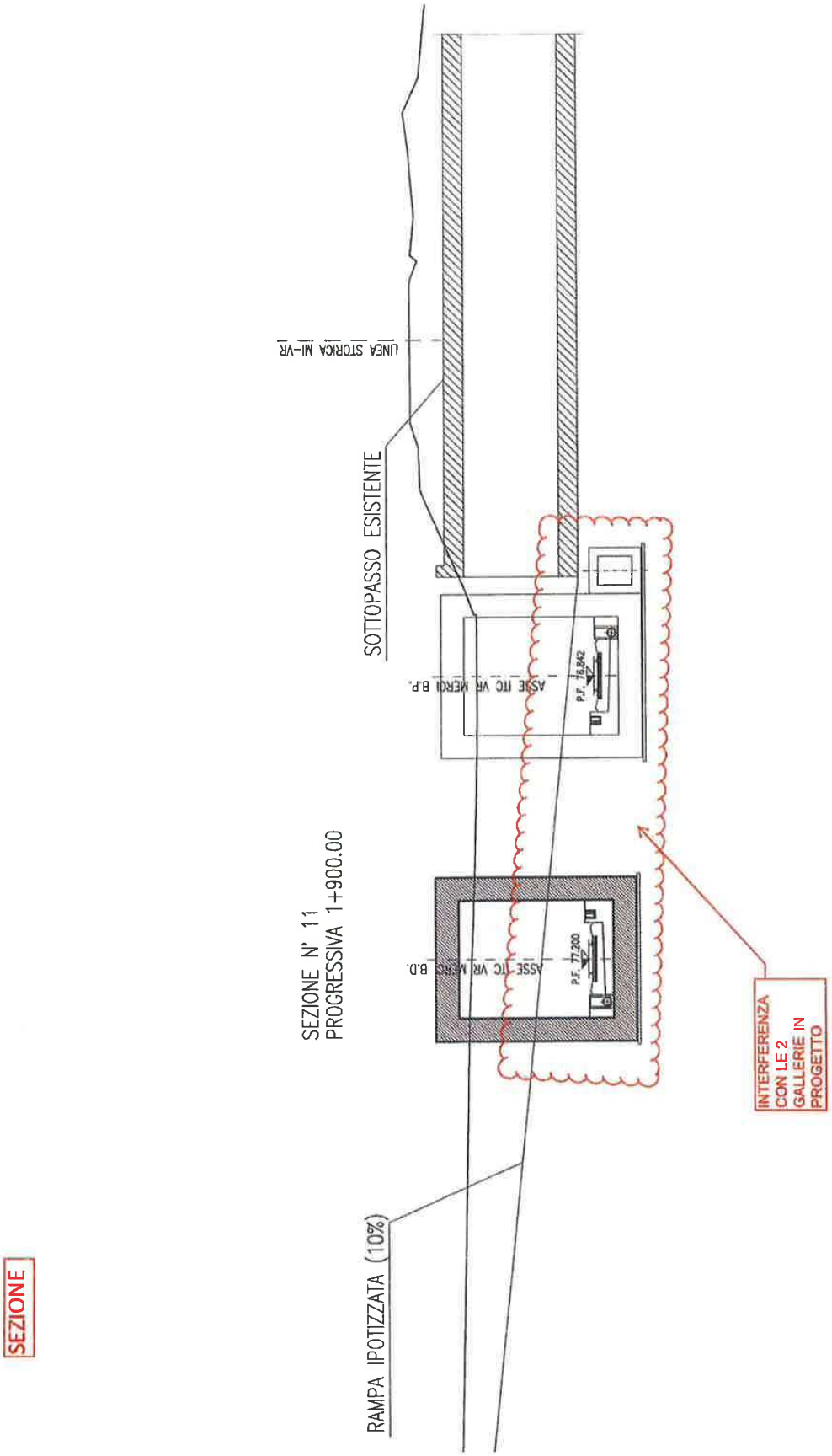
**SOTTOPASSO VIA MESSEDAGLIA (SN45) - PLANIMETRIA**

**SOTTOPASSO VIA MESSEDAGLIA (SN45) – VISTA PROSPETTICA**

**PROGETTO DEFINITIVO DI Cds**

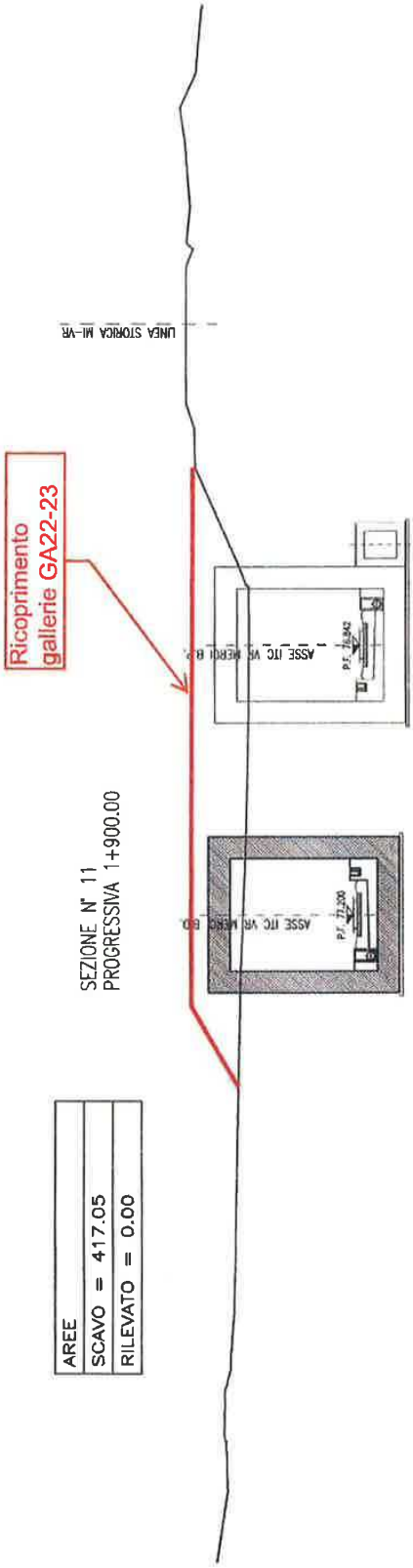



be3b6e2a

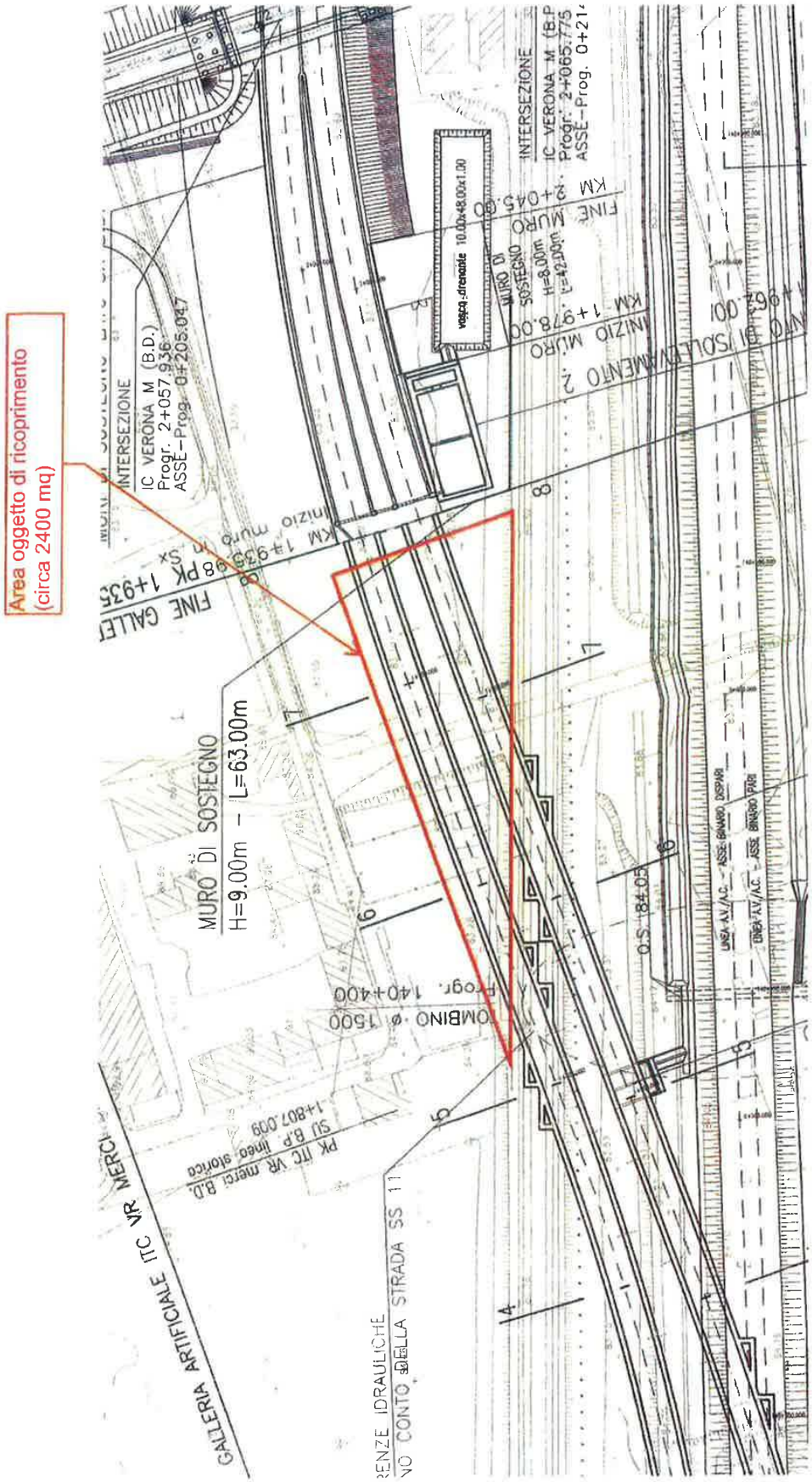

SEZIONE
RAMPA IPOTIZZATA (10%)
SEZIONE N° 11
PROGRESSIVA 1+900.00
SOTTOPASSO ESISTENTE
LINEA STORICA MI-VR
INTERFERENZA
CON LE 2
GALLERIE IN
PROGETTO

be3b6e2a

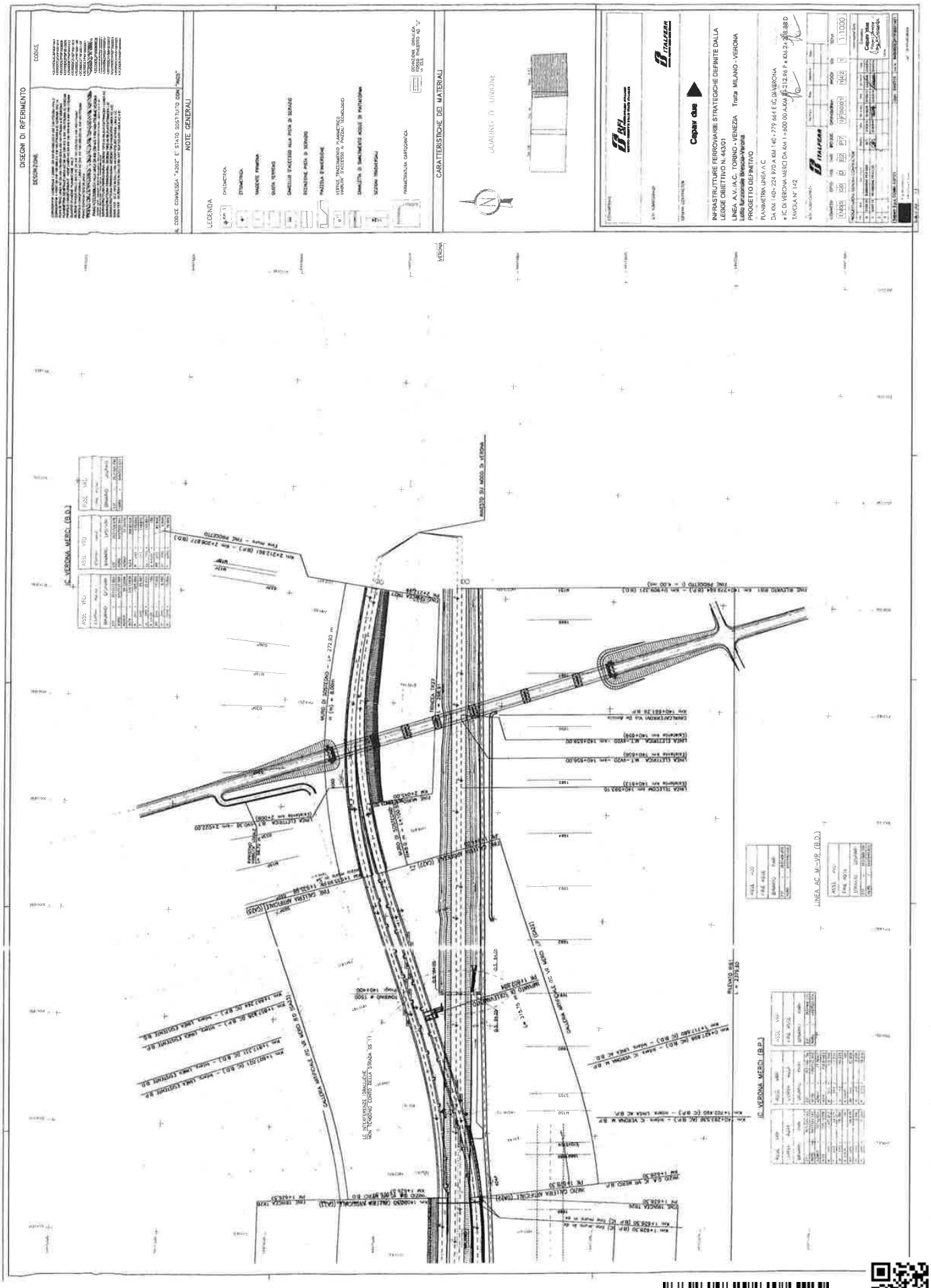
Allegato 20 bis - Ricoprimento gallerie in corrispondenza Corte Messedaglia



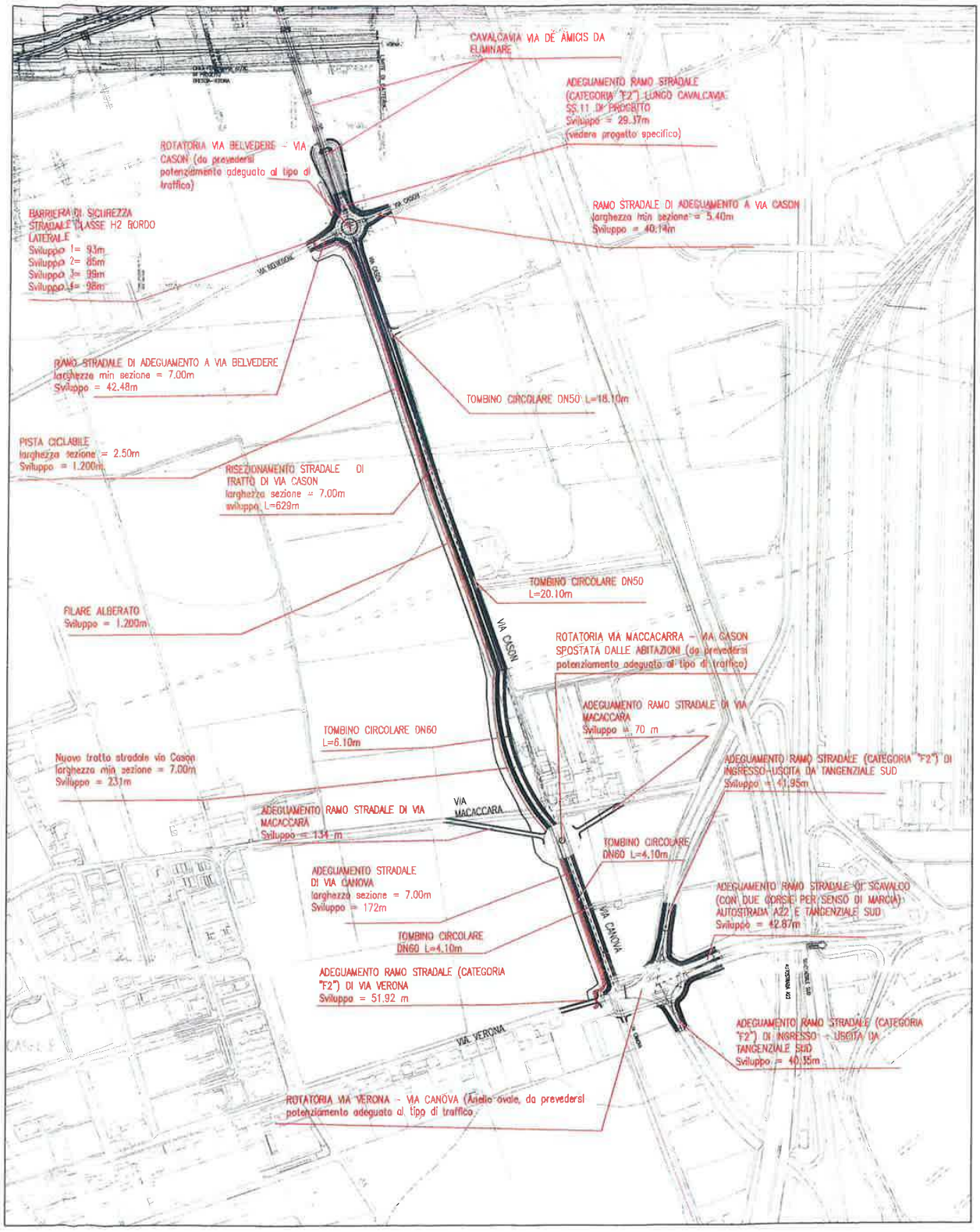

be3b6e2a


Area oggetto di ricoprimento
(circa 2400 mq)
MURO DI SOSTEGNO
H=9.00m - L=63.00m
GALLERIA ARTIFICIALE ITC VR MERCI
INTERSEZIONE
IC VERONA M (B.D.)
Progr. 2+057.936
ASSE-Prog. 0+205.047
INTERSEZIONE
IC VERONA M (B.P.)
Progr. 2+065.775
ASSE-Prog. 0+21
vasca drenante 10.00x48.00x1.00
MURO DI SOSTEGNO
H=8.00m
L=42.00m
FINE MURO
KM 2+045.60
INIZIO MURO
KM 1+978.00
FINE GALLERIA
PK 1+935.98
KM 1+923.98
Inizio muro in Sx
PK ITC VR merci B.D.
su B.P. linea storica
1+807.009
TOMBINO Ø 1500
Progr. 140+400
O.S. 184.05
LINEA A.V./A.C. - ASSE BINARIO DISPARI
LINEA A.V./A.C. - ASSE BINARIO PARI
RENZE IDRAULICHE
VO CONTO DELLA STRADA SS 11

be3b6e2a

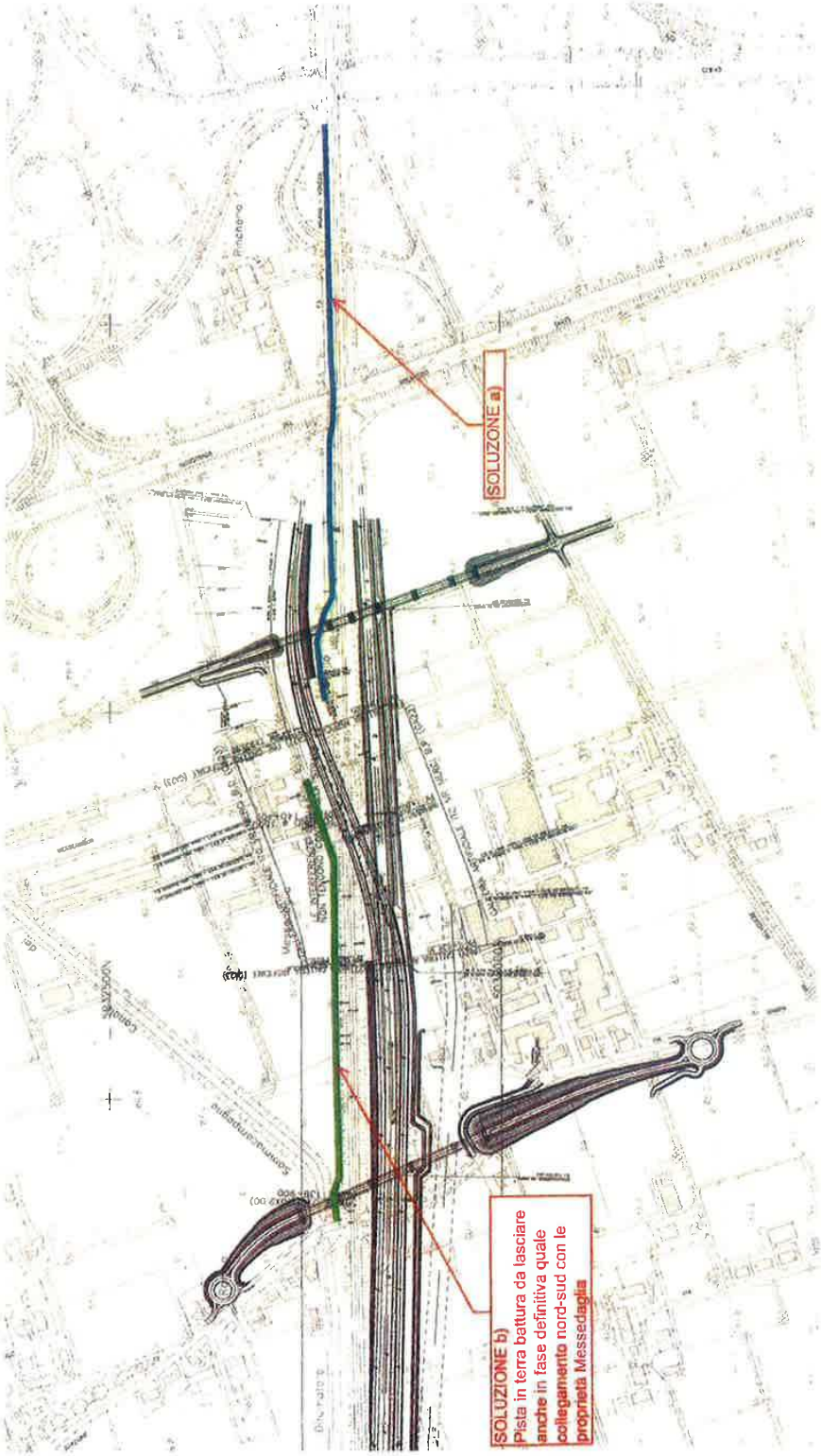

DISEGNI DI RIFERIMENTO
NOTE GENERALI
LEGENDA
CARATTERISTICHE DEI MATERIALI
QUADRO DI UNIONE
Cepav due
INFRASTRUTTURE FERROVIARIE STRATEGICHE DEFINITE DALLA LEGGE OBIETTIVO N. 443/01
LINEA A.V./A.C. TORINO - VENEZIA Tratta MILANO - VERONA
Lotto funzionale Brescia-Verona
PROGETTO DEFINITIVO
PLANIMETRIA LINEA A.C.
TAVOLA N° 1-2
1:1000

be3b6e2a


CAVALCAVIA VIA DE AMICIS DA ELIMINARE
ADEGUAMENTO RAMO STRADALE (CATEGORIA "F2") LUNGO CAVALCAVIA SS.11 DI PROGETTO Sviluppo = 29.37m (vedere progetto specifico)
ROTATORIA VIA BELVEDERE - VIA CASON (da prevedersi potenziamento adeguato al tipo di traffico)
BARRIERA DI SICUREZZA STRADALE CLASSE H2 BORDO LATERALE Sviluppo 1= 93m Sviluppo 2= 85m Sviluppo 3= 99m Sviluppo 4= 98m
RAMO STRADALE DI ADEGUAMENTO A VIA CASON larghezza min sezione = 5.40m Sviluppo = 40.14m
VIA CASON
VIA BELVEDERE
RAMO STRADALE DI ADEGUAMENTO A VIA BELVEDERE larghezza min sezione = 7.00m Sviluppo = 42.48m
TOMBINO CIRCOLARE DN50 L=18.10m
PISTA CICLABILE larghezza sezione = 2.50m Sviluppo = 1.200m
RISEZIONAMENTO STRADALE DI TRATTO DI VIA CASON larghezza sezione = 7.00m sviluppo L=629m
TOMBINO CIRCOLARE DN50 L=20.10m
FILARE ALBERATO Sviluppo = 1.200m
VIA CASON
ROTATORIA VIA MACCACARRA - VIA CASON SPOSTATA DALLE ABITAZIONI (da prevedersi potenziamento adeguato al tipo di traffico)
ADEGUAMENTO RAMO STRADALE DI VIA MACACCARA Sviluppo = 70 m
TOMBINO CIRCOLARE DN60 L=6.10m
Nuovo tratto stradale via Cason larghezza min sezione = 7.00m Sviluppo = 231m
ADEGUAMENTO RAMO STRADALE (CATEGORIA "F2") DI INGRESSO-USCITA DA TANGENZIALE SUD Sviluppo = 41.95m
VIA MACCACARRA
ADEGUAMENTO RAMO STRADALE DI VIA MACACCARA Sviluppo = 134 m
TOMBINO CIRCOLARE DN60 L=4.10m
ADEGUAMENTO STRADALE DI VIA CANOVA larghezza sezione = 7.00m Sviluppo = 172m
ADEGUAMENTO RAMO STRADALE DI SCAVALCO (CON DUE CORSIE PER SENSO DI MARCIA) AUTOSTRADA A22 E TANGENZIALE SUD Sviluppo = 42.87m
VIA CANOVA
TOMBINO CIRCOLARE DN60 L=4.10m
ADEGUAMENTO RAMO STRADALE (CATEGORIA "F2") DI VIA VERONA Sviluppo = 51.92 m
ADEGUAMENTO RAMO STRADALE (CATEGORIA "F2") DI INGRESSO - USCITA DA TANGENZIALE SUD Sviluppo = 40.35m
VIA VERONA
ROTATORIA VIA VERONA - VIA CANOVA (Anello ovale, da prevedersi potenziamento adeguato al tipo di traffico

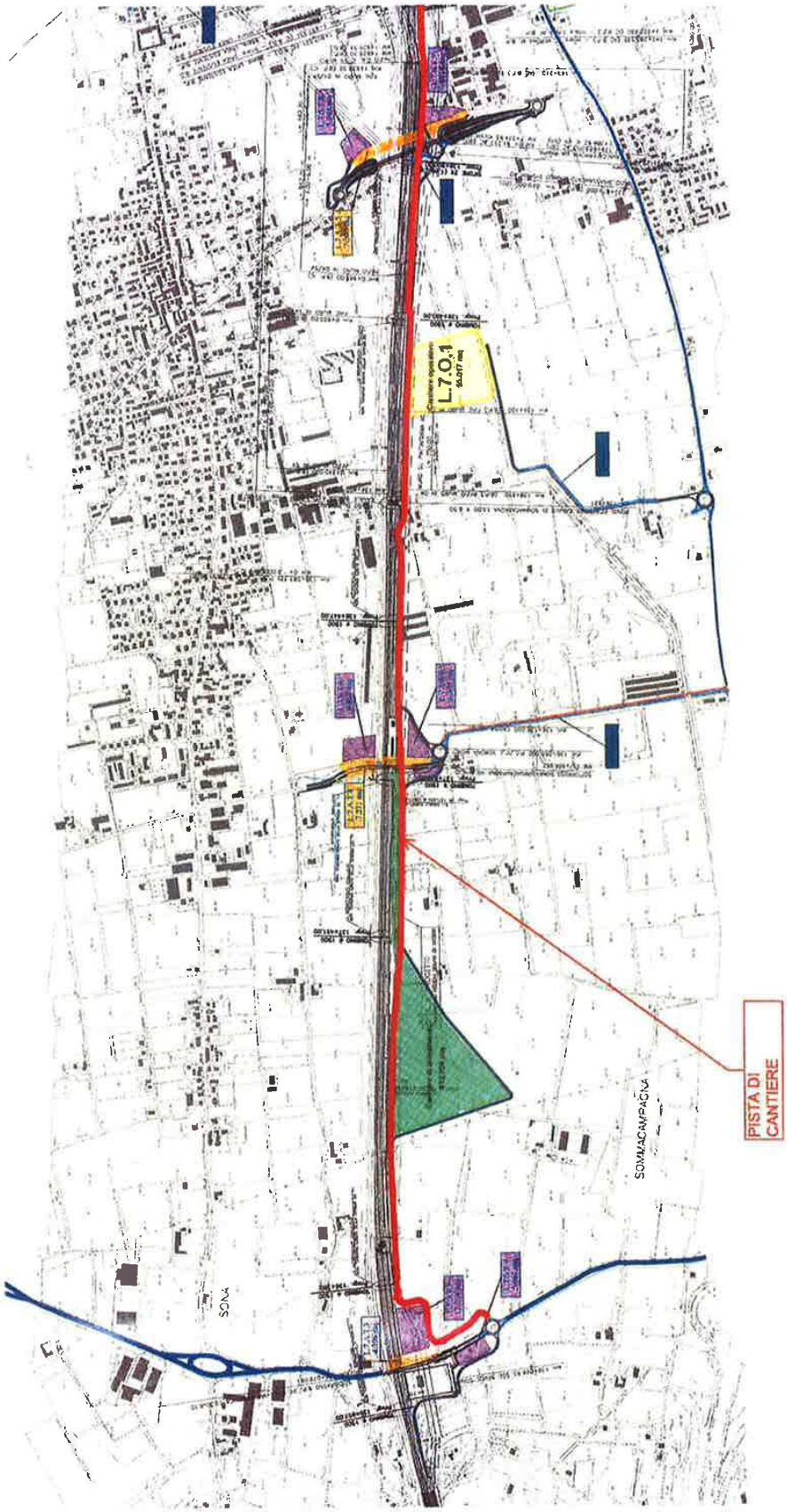
be3b6e2a

ALLEGATO 22 - Transito mezzi di cantiere

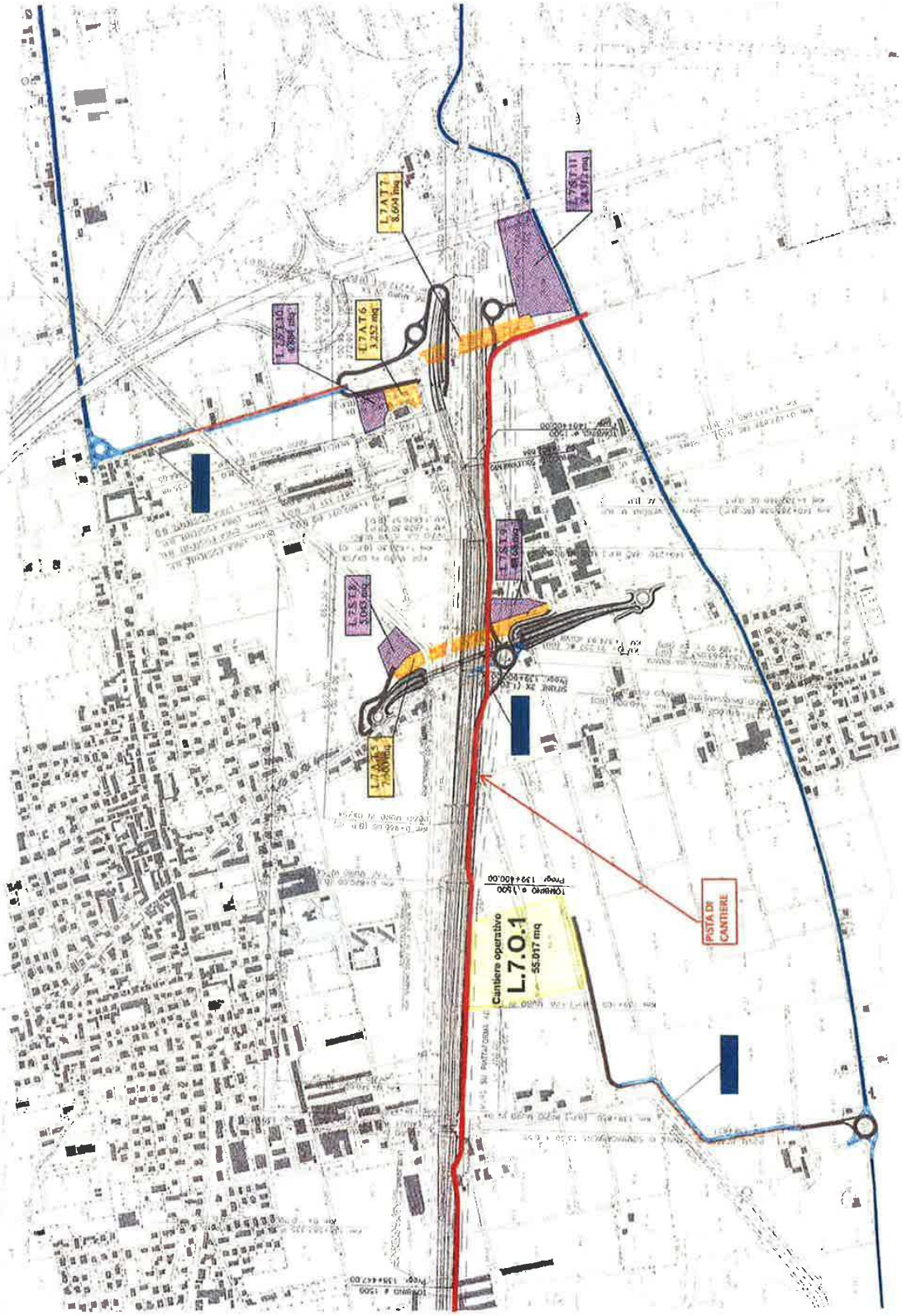



be3b6e2a

ALLEGATO 23 - rada tra via Morenica confine con Verona




be3b6e2a


L.7.0.1
Cantiere operativo
55.017 mq
PISTA DI CANTIERE
L.7.A.7.7
8.604 mq
L.7.A.7.6
3.252 mq
L.7.A.7.5
7.400 mq
L.7.S.7.1
8.572 mq
L.7.S.7.2
4.804 mq
L.7.S.7.3
8.604 mq
L.7.S.7.4
3.108 mq

be3b6e2a