

ORDINANZA N. 5

Variante Ferroviaria della Val di Riga
(CUP J34G18000150001)

Approvazione Progetto Definitivo

La Commissaria

- Visto il decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32 convertito con modificazioni nella legge 14 giugno 2019, n. 55 e s.m.i., ed in particolare l'art. 4, comma 1, che prevede l'individuazione, mediante decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri, degli interventi infrastrutturali caratterizzati da un elevato grado di complessità progettuale, da una particolare difficoltà esecutiva o attuativa, da complessità delle procedure tecnico-amministrative ovvero che comportano un rilevante impatto sul tessuto socio-economico a livello nazionale, regionale o locale e la contestuale nomina di Commissari straordinari per la realizzazione degli interventi medesimi;
- Visto il D.P.C.M. del 5 agosto 2021, notificato con nota del Capo di Gabinetto del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili in data 28 settembre 2021, che ha individuato nell'allegato elenco 1 allo stesso decreto, ai sensi dell'art. 4, comma 1, del DL 32/2019 convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, la "Variante Val di Riga e PRG di Bressanone".
- Visto l'art. 2 del sopra citato D.P.C.M., con il quale è stata nominata l'Ing. Paola Firmi, Dirigente RFI S.p.A., Commissaria straordinaria per l'intervento infrastrutturale individuato dall'art. 1 del medesimo decreto;
- Vista la C.O. n. 600/AD del 14 ottobre 2021, con la quale RFI S.p.A., ha emesso le Linee Guida "L'iter procedurale dei Progetti in gestione commissariale" per il corretto svolgimento dell'iter procedurale dei progetti affidati alla gestione dei Commissari straordinari di cui all'art. 4 del DL 32/2019 convertito, con modificazioni, dalla L. 55/2019 e s.m.i., nonché dei progetti inseriti nell'Allegato IV del DL 77/2021, convertito, con modificazioni, dalla L. 108/2021;
- Vista l'Ordinanza n. 1 del 15 novembre 2021, con la quale la Commissaria ha adottato le disposizioni organizzative in forza delle quali opera nel rispetto dei principi generali dell'ordinamento giuridico e della normativa dell'Unione Europea e nei limiti delle risorse disponibili ai sensi della legislazione vigente e dell'art. 4, commi 1 e 2, del DL 32/2019 convertito, con modificazioni, dalla L. 55/2019 e



s.m.i.;

- Vista l'Ordinanza n. 2 del 5 aprile 2022, con la quale la Commissaria straordinaria ha adottato il Programma generale delle attività che costituirà la base per segnalare, secondo quanto previsto all'art. 3, comma 3, del D.P.C.M. del 5 agosto 2021, eventuali anomalie e significativi scostamenti rispetto i termini ivi fissati per l'espletamento delle attività;
- Visto l'aggiornamento 2020-2021 del Contratto di Programma RFI-MIMS 2017-2021 parte Investimenti, nell'ambito del quale l'intervento in argomento è compreso in Tabella A "Portafoglio Investimenti in Corso e Programmatici", subtabella A04 "Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali", codice I172, con costo pari a 200 milioni di euro e risorse pari a 190 milioni di euro;
- Visto il Contratto di Programma RFI-MIMS 2022 -2026, parte Investimenti, approvato dal CIPESS con delibera n. 25 del 2 agosto 2022, pubblicata in Gazzetta Ufficiale in data 9 novembre 2022, n. 262, nell'ambito del quale l'intervento in argomento è compreso in Tabella A "Portafoglio Investimenti in Corso e Programmatici", subtabella b "Interventi in esecuzione", codice I172, con costo e risorse pari a 200 milioni di euro;
- Visto l'art. 26, comma 7, del DL 50/2022, convertito con modificazioni dalla L. 91/2022, che istituisce il "Fondo per l'avvio di opere indifferibili", per fronteggiare i maggiori costi derivanti dall'aumento del costo dei materiali da costruzione e dell'energia;
- Vista la decisione del Consiglio dell'Unione europea del 13 luglio 2021 con la quale è stato approvato il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza dell'Italia (PNRR) ai sensi all'articolo 20 del regolamento (UE) 2021/241, nell'ambito del quale è stato inserito l'intervento "Variante Val di Riga e PRG di Bressanone";
- Vista la nota prot. RFI-DTC\A0011\P\2022\1056 del 20 giugno 2022, con la quale la Commissaria straordinaria ha informato il Ministero della Cultura (MiC), il Ministero per la Transizione Ecologica (MiTE) e la Presidenza della Provincia Autonoma di Bolzano circa le azioni che sarebbero state poste in essere per l'espletamento dell'incarico di Commissario, ex art. 4 del D.L. 32/2019, convertito con modificazioni dalla L. 55/2019, con i poteri di cui ai commi 2 e 3 del medesimo articolo, al fine di pervenire all'approvazione del progetto definitivo in questione. In particolare l'art. 4, comma 2, della L. 55/2019 prevede che "... L'approvazione dei progetti da parte dei Commissari straordinari, d'intesa con i Presidenti delle regioni territorialmente



competenti, sostituisce, ad ogni effetto di legge, ogni autorizzazione, parere, visto e nulla osta occorrenti per l'avvio o la prosecuzione dei lavori, fatta eccezione per quelli relativi alla tutela ambientale, per i quali i termini dei relativi procedimenti sono dimezzati, e per quelli relativi alla tutela di beni culturali e paesaggistici, per i quali il termine di adozione dell'autorizzazione, parere, visto e nulla osta è fissato nella misura massima di sessanta giorni dalla data di ricezione della richiesta, decorso il quale, ove l'autorità competente non si sia pronunciata, detti atti si intendono rilasciati.".

- Vista l'Ordinanza n. 3 del 20 giugno 2022 con la quale la Commissaria straordinaria ha avviato la procedura per l'approvazione del progetto definitivo della "Variante Ferroviaria della Val di Riga" ai sensi dell'art. 4, comma 2, del DL 32/2019, convertito dalla L. 55/2019 e s.m.i.;
- Vista la nota prot. RFI-DIN-DINE.VR\A0011\P\2022\210 del 24 giugno 2022, con cui il Referente di Progetto, in virtù dell'Ordinanza n. 3, ha inviato il progetto definitivo alle Amministrazioni/Enti competenti secondo quanto riportato nella Tabella "A" di ricognizione dei vincoli, nella quale è indicata per ciascuna Amministrazione/Soggetto la normativa di riferimento in relazione alla valutazione e/o determinazione da assumere da parte degli stessi;
- Vista la nota del 22 novembre 2022 con la quale il Presidente della Provincia Autonoma di Bolzano ha espresso l'intesa sulla localizzazione dell'opera, sulla base della Delibera di Giunta Provinciale n. 867 del 22 novembre 2022;
- Vista la nota prot. RFI-NEMI.DIN.DINE\A0011\P\2022\0000502 del 01/12/2022, con la quale il Responsabile della Direzione Investimenti Area Nord Est di RFI S.p.A., ha trasmesso la documentazione istruttoria per consentire l'approvazione da parte della Commissaria del progetto definitivo della "Variante Ferroviaria della Val di Riga".

PRENDE ATTO

delle risultanze dell'istruttoria trasmessa dal Responsabile della Direzione Investimenti Area Nord Est di RFI S.p.A., comprensiva dei seguenti allegati:

- Allegato 1 - Quadro sinottico in forma tabellare con l'esame delle prescrizioni pervenute nell'ambito dell'iter autorizzativo,
- Allegato 2 - Istruttoria pubblicizzazione Espropri, procedimento di partecipazione delle ditte interessate ai sensi dell'art. 11 e 16 del DPR 327/2001 e s.m.i.;

in particolare, che:



1.

- il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con voto n. 97/2020 del 29 luglio 2021 ha espresso il parere di competenza ai sensi dell'art. 215 del D.lgs. 50/2016, trasmesso a RFI con nota prot. M.INF.CSLP.REGISTRO UFFICIALE.U.0008327 dell'8 settembre 2021;
- con nota prot. RFI-DIN-DINE.VR\A0011\P\2022\38 del 27 gennaio 2022, RFI ha trasmesso al Ministero della Transizione Ecologica (MiTE) e al Ministero della Cultura (MIC) istanza per il procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA), ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006;
- RFI, in attuazione all'Ordinanza n. 3 della Commissaria, ha inviato il progetto definitivo della "*Variante Ferroviaria della Val di Riga*" con nota prot. RFI-DIN-DINE.VR\A0011\P\2022\210 del 24 giugno 2021, alle Amministrazioni interessate, agli Enti gestori dei servizi interferenti e al Ministero della Transizione Ecologica, al Ministero della Cultura – Soprintendenza Speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio;

2.

sul progetto definitivo della "*Variante Ferroviaria della Val di Riga*" entro il termine di 60 giorni dalla data di invio del Progetto Definitivo, si sono espressi le seguenti Amministrazioni e soggetti gestori di opere interferite con provvedimenti ed atti acquisiti dalle competenti strutture di RFI:

- il **Ministero della Transizione Ecologica** ha trasmesso il decreto 186 del 10/08/2022 adottato di concerto con il **Ministero della Cultura** (Decreto MiTE-MiC), con cui, sulla base del parere dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 12 del 20 giugno 2022 e del parere dal MIC, Soprintendenza Speciale per il PNRR di cui alla nota prot. 33985 del 16 marzo 2022, ha espresso giudizio positivo sulla compatibilità ambientale dell'opera, e parere di conformità del Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo alla disciplina di riferimento, subordinato al rispetto delle condizioni di cui agli articoli 2 e 3 del medesimo Decreto;
- la **Provincia Autonoma di Bolzano - Agenzia per la Protezione civile - Ufficio Demanio Idrico** con nota prot. 25255 del 11/08/2022 ha espresso la propria presa di posizione sul progetto in argomento, evidenziando che "*il tracciato e le relative opere ferroviarie previste per la variante ferroviaria della Val di Riga risultano sostanzialmente compatibili nell'ambito delle competenze dello scrivente ufficio. Per*



il rilascio delle autorizzazioni previste in ambito del demanio idrico, gli attraversamenti e le interferenze con le fasce di rispetto con i corsi d'acqua iscritti alla lista delle acque demaniali (attraversamento con viadotto ferroviario del fiume Isarco) si rimane in attesa del progetto dettagliato/esecutivo”;

- la **Provincia Autonoma di Bolzano - Ufficio Pianificazione territoriale e cartografia** con nota prot. 674845 del 22/08/2022 ha rappresentato che *“il nuovo tracciato ferroviario, le relative pertinenze e gli adeguamenti viabilistici necessari appaiono essere compatibili con le attuali previsioni urbanistiche”;*
- la **Provincia Autonoma di Bolzano – Dipartimento alle Infrastrutture e alla Mobilità** con nota prot. 680842 del 23/08/2022 ha espresso parere favorevole con prescrizioni;
- il **Comune di Varna**, con verbale di deliberazione del Consiglio Comunale, n. 59 del 9 agosto 2022, ha espresso *“la presa di posizione sul progetto definitivo”;*
- il **Comune di Naz-Sciaves** con verbale di deliberazione del Consiglio Comunale, n. 41 del 12 agosto 2022, ha espresso *“la presa di posizione sul progetto definitivo”;*
- la Società **Autostrada del Brennero S.p.A** con nota prot. 24795/22 del 11/08/2022 ha espresso parere di massima favorevole con prescrizioni;
- la Società **Alperia S.p.A.** con pec del 26/07/2022 ha trasmesso le proprie osservazioni circa le interferenze dell'opera ferroviaria con le opere idrauliche della *“Centrale idroelettrica di Bressanone”;*
- la Società **ASM Bressanone** con nota prot. D220174 del 22/08/2022 ha espresso le proprie *“valutazioni/richieste di adeguamento del progetto relative alla risoluzione delle interferenze con le infrastrutture”;*

Successivamente al termine dei 60 giorni dalla data di invio del Progetto Definitivo, sono pervenuti i seguenti atti:

- Il **Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile - Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessioni Autostradali** con nota prot. 22677 del 12/09/2022, ha espresso il proprio parere di massima favorevole, confermando quanto richiesto dalla Società Concessionaria Autostrada del Brennero S.p.A.;
- Il **MO.TRA.** con nota prot. M_D A0AD369 REG2022 0138113 del



19/09/2022, acquisito il nulla osta a carattere interforze del Comando Truppe Alpine, competente per il territorio, ha espresso parere “nulla contro” a condizione che siano rispettati i vincoli e le prescrizioni ivi riportate;

- la **Provincia Autonoma di Bolzano - Agenzia provinciale per l'ambiente e la tutela del clima - Ufficio Tutela acque** con nota prot. n. 728996 del 12/09/2022, ha rappresentato che “Con la presentazione della richiesta di autorizzazione (comma 1, art. 39, l.p. 8/2002) lo scarico si intende provvisoriamente autorizzato a partire dalla data indicata nella richiesta.”;
- la **Provincia Autonoma di Bolzano - Agenzia per la Protezione civile Area Funzionale Bacini Montani** con nota prot. n. 33644 del 6/10/2022, ha rilasciato parere positivo circa la compatibilità idrogeologica dell'intervento;
- la **Provincia Autonoma di Bolzano - Edilizia e servizio tecnico Ufficio Geologia e prove materiali** con nota prot. n. 814317 del 14/10/2022, ha rilasciato parere positivo, a condizione che le misure previste siano progettate e realizzate correttamente;
- l'**Autorità di Bacino Distrettuale delle Alpi Orientali**, con nota prot. 8480 del 25/08/2022, ha espresso parere favorevole al progetto con condizioni;
- il **Presidente della Provincia Autonoma di Bolzano**, con nota del 22/11/2022, “...visti i seguenti documenti ed atti amministrativi:
 - ...(*omissis*)...
 - *autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del Codice dei beni culturali e del paesaggio e dell'art. 65 della legge provinciale 10 luglio 2018, n. 9, contenuta nel parere positivo del Comitato ambientale del 16 novembre 2022, ai sensi dell'art. 24, comma 1 della legge provinciale 13 ottobre 2017, n. 17. Le condizioni contenute nel parere sono da adempiere in fase di progettazione esecutiva;*
 - *relazione istruttoria della Conferenza di Servizi [trasmessa dalla Commissaria con nota prot. 244 del 26/10/2022], nell'ambito del procedimento unico per l'autorizzazione ai sensi dell'art. 4, comma 2 del decreto legge n. 32/2019, convertito con modificazioni dalla legge n. 55/2019 e s.m.i. Il progetto comporta l'adeguamento dei piani urbanistici come da Decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 1994, n. 383;*
 - *deliberazione della Giunta Provinciale n. 867 del 22 novembre 2022 e relativi allegati, con la quale si autorizza il Presidente della Giunta provinciale ad esprimere a RFI SpA, l'intesa ai sensi dell'art. 20 del D.P.R. 22 marzo 1974, n. 381 per l'esecuzione dei*



lavori e per l'adeguamento dei piani urbanistici dei Comuni di Naz-Sciaves e Varna;

- *rappresentazione cartografica in scala 1:10.000 dell'adeguamento dei piani urbanistici dei Comuni di Naz-Sciaves e Varna constatata che è da applicare il procedimento ai sensi dell'art. 20 del D.P.R. 22.03.1974 n. 381*

esprime l'intesa per la realizzazione dei lavori di cui in oggetto e per l'adeguamento dei piani urbanistici dei Comuni di Naz-Sciaves e Varna. La deliberazione della Giunta Provinciale citata nelle premesse contiene alcune prescrizioni che devono essere osservate.”

- le Società Edyna S.r.l. e Terna Rete Italia S.p.A., rispettivamente con pec del 22/08/2022 e con nota prot. 77154 dell'8/09/2022, hanno individuato le interferenze tra l'opera ferroviaria e gli impianti in loro gestione, stabilendo le condizioni per addivenire alla definizione dei progetti di risoluzione delle interferenze, da attuarsi mediante specifica convenzione con RFI.

Le seguenti Amministrazioni/Enti:

- TIM S.p.A.
- WindTre S.p.A.

ancorché regolarmente chiamati ad esprimersi, non si sono pronunciati nell'ambito della procedura e, pertanto, l'approvazione del progetto da parte della Commissaria, d'intesa con il Presidente della Provincia Autonoma di Bolzano, sostituisce, ad ogni effetto di legge, così come previsto dall'art. 4, comma 2 del DL 32/2019, i relativi pareri, visti e nulla osta che si intendono rilasciati positivamente.

I pareri formulati da ciascun soggetto sono riepilogati nel “*Quadro sinottico in forma tabellare con l'esame/controdeduzioni di tutte le prescrizioni pervenute nell'ambito dell'iter autorizzativo*” – Allegato 1 alla Relazione istruttoria trasmessa dal Responsabile della Direzione Investimenti Area Nord Est di RFI S.p.A., nel quale sono riportate sia le osservazioni sia le relative controdeduzioni, in termini di accoglimento o di rigetto;

3.

- il progetto definitivo è corredato dal piano degli espropri;
- la Società RFI S.p.A., ha comunicato, ai sensi e per gli effetti dell'art. 11, comma 2, e dell'art. 16, commi 4 e 5, del DPR 327/2001 e s.m.i., ai soggetti pubblici o privati proprietari dei beni immobili da espropriare e/o asservire



delle aree sulle quali è prevista la realizzazione dell'intervento, con avviso pubblicato in data 13 luglio 2022 su un quotidiano a diffusione nazionale "Corriere della Sera" e su uno a diffusione locale "Alto Adige", su uno in lingua tedesca "Dolomiten" e con affissione all'Albo Pretorio dei Comuni interessati dalle opere, l'avvio del procedimento volto all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e alla dichiarazione di pubblica utilità, con specificazione che la decorrenza dell'efficacia della pubblica utilità avverrà a seguito dell'approvazione del progetto definitivo stesso da parte della Commissaria d'intesa con il Presidente della Provincia Autonoma di Bolzano ai fini urbanistico-localizzativi dell'opera. Nell'ambito di tale procedura è pervenuta n. 1 osservazione, opportunamente contro dedotta dalla Società Italferr S.p.A, come riportato nella relazione sulla pubblicizzazione cod. NB0H00E43ISAQ.00.00001A (Allegato 2 alla Relazione Istruttoria trasmessa dal Responsabile della Direzione Investimenti Area Nord Est di RFI S.p.A.).

Su proposta del Responsabile della Direzione Investimenti Area Nord Est di RFI S.p.A.

DISPONE

1. ai sensi dell'art. 4, comma 2, del DL 32/2019, convertito con modificazioni, dalla L. 55/2019 e s.m.i., e per gli effetti dell'art. 53-*bis*, comma 1-*bis*, del DL 77/2021, convertito con modificazioni, dalla L. 108/2021 e s.m.i., è approvato, con le prescrizioni di cui al successivo punto 3, il progetto definitivo della "Variante Ferroviaria della Val di Riga";
2. l'approvazione di cui al punto 1: (i) determina il perfezionamento dell'intesa Stato – Provincia Autonoma di Bolzano sulla localizzazione dell'opera con effetto di variante degli strumenti urbanistici vigenti; (ii) comporta l'assoggettamento delle aree interessate dal progetto a vincolo preordinato all'esproprio ai sensi dell'art. 10 del D.P.R. n. 327/2001 e determina la dichiarazione di pubblica utilità delle opere previste dal progetto definitivo ai sensi dell'art. 12 del D.P.R. n. 327/2001; (iii) tiene luogo dei pareri, nulla osta e autorizzazioni necessari ai fini della localizzazione dell'opera, della conformità urbanistica e paesaggistica dell'intervento, della risoluzione delle interferenze e delle relative opere mitigatrici e compensative; (iv) comprende il provvedimento di valutazione di impatto ambientale (VIA) di cui all'art. 25 del D.L.gs. 152/2006 e s.m.i e i titoli abilitativi rilasciati per la realizzazione e l'esercizio del progetto, recandone l'indicazione esplicita;



3. le prescrizioni ritenute accoglibili da RFI, cui è subordinata l'approvazione del progetto definitivo delle opere di cui al precedente punto 1, sono quelle riportate nell'Allegato 1 "Prescrizioni e raccomandazioni", che forma parte integrante della presente Ordinanza;
4. RFI S.p.A. provvederà ad assicurare, per conto della Commissaria, la conservazione dei documenti componenti il progetto definitivo di cui al precedente punto 1;
5. RFI S.p.A. in sede di approvazione tecnica della progettazione esecutiva, provvederà alla verifica del recepimento delle prescrizioni che, ai sensi del precedente punto 1 debbono essere recepite in tale fase, ferme restando le verifiche di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero della Cultura indicate nelle condizioni ambientali di cui agli artt. 2 e 3 del Decreto n. 186 del 10 agosto 2022 di compatibilità ambientale dell'opera;
6. la presente Ordinanza non verrà trasmessa alla Corte dei Conti in esito a quanto espresso dalla stessa con nota n. 19102 del 19 maggio 2015, circa l'insussistenza dei presupposti normativi per il controllo di legittimità sulle Ordinanze del Commissario;
7. RFI S.p.A., in qualità di Stazione appaltante, è incaricata di curare gli adempimenti per la trasmissione della presente Ordinanza alla Gazzetta Ufficiale per la relativa pubblicazione.

La presente Ordinanza è pubblicata nelle pagine del sito internet del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti "Osserva Canteri" e di FS Italiane dedicate all'opera commissariata.

La Commissaria straordinaria

Paola Firmi

LINEA FERROVIARIA VERONA-BRENNERO E LINEA FORTEZZA- SAN CANDIDO

VARIANTE FERROVIARIA DELLA VAL DI RIGA

Progetto Definitivo

SCHEDA RIEPILOGATIVA ESAME PARERI

A – Prescrizioni Enti

B – Prescrizioni MiC

C – Prescrizioni MiTE

D – Prescrizioni Comitato Speciale del Consiglio Superiore LLPP

PRESCRIZIONI PER LA PROGETTAZIONE ESECUTIVA			
A.001	Comune di Naz-Sciaives Sindaco	prot. 0009167 del 16/08/2022	Tunnel ferroviario GA06 – Singolo Binario nel Comune di Naz-Sciaives Nel Comune di Naz-Sciaives in corrispondenza della zona abitativa "Raut" il progetto prevede la realizzazione di due gallerie artificiali, una per la linea storica Fortezza San Candido e una per la nuova linea ferroviaria al km 2,900. Con riferimento alle sezioni di progetto, nel tratto precedente le due gallerie si prevede la realizzazione di trincee con muri di contenimento importanti per ambo le linee ferroviarie creando un andamento del terreno disomogeneo e non utilizzabile, nonché di impatto visivo importante. L'accesso ai terreni agricoli "Obere Ladestatt" tra la SS49bis e la linea ferroviaria storica Fortezza San Candido attualmente avviene tramite un sottopassaggio stradale a sud dei campi. Con la linea ferroviaria di progetto questo collegamento non è più percorribile per la presenza della linea stessa. Per raggiungere i terreni agricoli è necessario realizzare un nuovo collegamento attraverso i campi da est con una nuova strada sterrata. Questa deve necessariamente passare sopra il tunnel ferroviario GA06 ed inserirsi tra le due linee ferroviarie consentendo un accesso diretto e sicuro ai mezzi agricoli è necessario prolungare entrambi i tunnel ferroviari dal lato dei portali ad ovest. In questo modo lo spazio disponibile tra le due linee per il passaggio dei mezzi agricoli viene incrementato a favore di sicurezza e transibilità. Diversamente risulta impraticabile per larghezza e pendenza il passaggio tra le due linee di progetto e di conseguenza i campi coltivati tra le due linee risultano inaccessibili. [...] La richiesta di modifica consiste nel prolungamento verso ovest di ambo le gallerie in oggetto [...]. Si ritiene opportuno prolungare la galleria mono canna sulla linea storica di minimo 60 metri verso ovest e sulla nuova linea in progetto di minima 100 metri sempre verso ovest.
A.002	Comune di Naz-Sciaives Sindaco	prot. 0009167 del 16/08/2022	Tunnel ferroviario GA06 – Singolo Binario nel Comune di Naz-Sciaives Il prolungamento del tunnel ha anche la funzione di schematura della vicina zona residenziale ed artigianale mitigando notevolmente l'inserimento dell'intervento nel paesaggio. Il prolungamento del tunnel assolve anche la funzione di barriera antirumore sempre nei confronti della zona residenziale/artigianale.
A.003	Comune di Naz-Sciaives Sindaco	prot. 0009167 del 16/08/2022	Fermata ferroviaria di Naz-Sciaives e annesso nodo di mobilità Da progetto sussiste una differenza di quota – circa 3,70 metri – tra la zona di parcheggio P117 e la zona presso la fermata ferroviaria. La proposta consiste nell'eliminare tale differenza di quota rimodellando il terreno presso l'area a nord della fermata ferroviaria (piazzale anfilante). Questo accorgimento permette di ottenere un ottimale collegamento con il parcheggio realizzando una passerella lineare, senza la presenza di gradini ed altre barriere architettoniche, e senza dover prevedere la realizzazione di un ascensore. Tale passerella, di dimensioni generose, sarebbe utilizzata da pedoni e ciclisti, evitando così di dover realizzare due distinte strutture con i relativi percorsi di accesso. La soluzione descritta ha infine il pregio di semplificare i collegamenti pedo-ciclabili, mantenendo le due piste ciclabili presenti sul lato Nord e Sud della ferrovia separate evitando poco agevoli risalti per collegarle;
A.004	Comune di Naz-Sciaives Sindaco	prot. 0009167 del 16/08/2022	Fermata ferroviaria di Naz-Sciaives e annesso nodo di mobilità La nuova fermata ferroviaria deve essere realizzata con linee e materiali dello stesso linguaggio architettonico delle altre fermate lungo la linea della Pusteria (vincolate ai sensi della tutela degli insiemi LP 9/2018). Sono da preferire materiali come il calcestruzzo (ad es. faccia a vista, bocciardato), l'acciaio con finiture analoghe a quelle utilizzate nelle altre stazioni e fermate. Si devono evitare materiali compositi e colorazioni accese. La stessa fermata ferroviaria, come la passerella, deve essere realizzata utilizzando forme semplici, lineari (si vedano i rendering che seguono).
A.005	Comune di Naz-Sciaives Sindaco	prot. 0009167 del 16/08/2022	Fermata ferroviaria di Naz-Sciaives e annesso nodo di mobilità Il piazzale a nord della nuova fermata tra la SP e nuova struttura deve rimanere libera da macchine ossia a disposizione per biciclette con appositi parcheggi (numero buon dimensionato) e posti per disabili
A.006	Comune di Naz-Sciaives Sindaco	prot. 0009167 del 16/08/2022	Fermata ferroviaria di Naz-Sciaives e annesso nodo di mobilità La rotatoria stradale a nord-est della fermata ferroviaria lungo la viabilità di collegamento tra Sciaives e la frazione di "Raut" non deve essere realizzata. Questa, infatti, non è compatibile con il nuovo concetto di mobilità previsto dalla Provincia Autonoma di Bolzano e dal Comune.
A.007	Comune di Naz-Sciaives Sindaco	prot. 0009167 del 16/08/2022	Area tecnica presso parcheggio stazione di Sciaives [...] non è opportuno realizzare i fabbricati tecnologici nella zona indicata nel progetto perché essi contrastano con il possibile ampliamento verso ovest del parcheggio stesso e lo sviluppo sostenibile e l'utilizzo del suolo previsto dal Comune di Naz-Sciaives. Si propone di realizzare tale fabbricato e collocarlo come naturale prolungamento del blocco edificio della fermata verso ovest. In questo modo la realizzazione di nuovi volumi si ridurrebbe ad un'unica zona e non due ed inoltre architettonicamente e paesaggisticamente si otterrebbe un risultato migliore. Anche l'accessibilità di questi manufatti nella posizione proposta è sempre garantita attraverso la SP 151 Spinga.
A.008	Comune di Naz-Sciaives Sindaco	prot. 0009167 del 16/08/2022	Area tecnica presso la p.f. 530 Lungo la linea ferroviaria di progetto è prevista la realizzazione di un fabbricato tecnico presso la p.f. 530 del Comune di Naz-Sciaives. Si vuole innanzitutto sottolineare che la posizione di tale fabbricato tecnico incide in modo significativo sulla particella in oggetto. Oltre a prevedere un'importante superficie di esproprio (colore rosa), ha come conseguenza la definizione di un'area (colore verde) che risulterà inaccessibile e inutilizzabile. Si fa propria la posizione del Comitato Ambientale della Provincia Autonoma di Bolzano che nel Parere ai sensi dell'art. 24, comma 1, della legge provinciale del 13.10.2017, n. 17 nell'ambito della procedura di VIA scrive: "Il Posto Movimento Naz-Sciaives - realizzato a raso della sede stradale della SS 49 della Pusteria - costituisce, con il suo Piazzale Tecnologico (R151_04) in rilevato, un'artificiale estensione dello spazio destinato alla viabilità e un notevole ostacolo alla percezione del paesaggio libero. Qualora non fosse possibile concentrare le apparecchiature elettromeccaniche nel fabbricato della fermata, queste devono essere disposte in un fabbricato interrato nel pendio localizzato di preferenza in prossimità della linea ferroviaria, riducendo al minimo le caratteristiche geometriche della nuova viabilità di accesso".
A.009	Comune di Naz-Sciaives Sindaco	prot. 0009167 del 16/08/2022	Area tecnica presso la p.f. 530 Indipendentemente poi dalla posizione, occorre prevedere una struttura che riduca al minimo l'utilizzo del suolo, minimizzando cioè quanto più possibile la relativa dimensione e impronta.
A.010	Comune di Naz-Sciaives Sindaco	prot. 0009167 del 16/08/2022	Area tecnica presso la p.f. 530 Non da ultimo occorre prevedere l'utilizzo di materiali in uso sul territorio, quali calcestruzzo bocciardato, calcestruzzo faccia a vista, acciaio, acciai corten, e tipologie in linea con quelle presenti in zona ossia delle strutture ferroviarie lungo la Valle Pusteria ultimamente realizzate (fermate etc.).
A.011	Comune di Naz-Sciaives Sindaco	prot. 0009167 del 16/08/2022	Misure di abbattimento del rumore In prossimità della zona del Comune di Naz-Sciaives denominata "Ladestatt" in virtù degli studi acustici effettuati il progetto prevede la realizzazione di una barriera antirumore (BA02) di altezza h=3m e lunghezza 105 metri sul lato sud del nuovo tracciato ferroviario. La barriera deve essere realizzata del tipo fonoassorbente su entrambi i lati e secondo la tipologia già in uso presso RFI lungo la linea del Brennero (ad es. Chiusa, Colle Isarco, Bressanone, etc.) e in ogni caso deve essere verificato che l'introduzione della barriera non peggiori il clima acustico per gli edifici a nord (vivaio, abitazioni civili, frazione "Raut") e a sud per gli edifici del distributore (riflessione del rumore derivante dalla SS49bis). Si fanno inoltre proprie le osservazioni già contenute nel parere del Comitato Ambientale della Provincia Autonoma di Bolzano in seno alla procedura di VIA e già trasmesso al Ministero competente, ovvero: "[...] Si suggerisce l'impiego di materiale fonoassorbente per gli imbocchi dei tunnel ferroviari e lungo il tratto ferroviario in trincea presso la nuova stazione di Naz-Sciaives." Si chiede inoltre la realizzazione di barriere antirumore di bassa altezza (ca. 2m da piano del ferro) lungo la nuova linea ferroviaria sul lato sinistro (ovvero a nord) nel tratto "Ladestatt" al fine di mitigare l'impatto acustico e alla diffusione polveri etc. del transito dei treni e della strada statale SS49bis verso il vivaio e le abitazioni civili. Inoltre, deve essere prevista, al termine dei lavori la realizzazione/ripulitura delle condotte del sistema di irrigazione. Stesso discorso vale per tutte le infrastrutture pubbliche di proprietà del comune, asm di Bressanone o altri gestori. Dovendo in talune circostanze le condotte attraversare la linea ferroviaria, si suggerisce, come tra l'altro già realizzato da RFI in altre occasioni, di realizzare gli attraversamenti sotto la linea ferroviaria con tubazioni di grandi dimensioni (DN1000) dove successivamente sia agevole realizzare e manutenere le nuove infrastrutture. In tale senso farebbe anche senso posare, sempre in occasione con altre, dei controtubi di riserva per abilitare un ulteriore posa di nuove tubazioni necessari in futuro.
A.012	Comune di Naz-Sciaives Sindaco	prot. 0009167 del 16/08/2022	Risoluzione interferenze impianti irrigazione e infrastrutture pubbliche Il progetto della Variante della Val di Riga interessa direttamente ed indirettamente aree agricole servite da un sistema di irrigazione mediante condotta gestite dal consorzio di miglioramento fondiario di Sciaives. Nella documentazione di progetto non vi è evidenza di tali condotte né, pertanto, della risoluzione delle interferenze con le stesse. Per tutta la durata dei lavori deve essere garantito il funzionamento del sistema di irrigazione mediante by-pass olo condotte alternative affinché le attività agricole non interessate da occupazione definitiva o temporanea per il progetto della Variante Val di Riga possano essere esercitate senza soggezione o danno alcuno. Inoltre, deve essere prevista, al termine dei lavori la realizzazione/ripulitura delle condotte del sistema di irrigazione. Stesso discorso vale per tutte le infrastrutture pubbliche di proprietà del comune, asm di Bressanone o altri gestori. Dovendo in talune circostanze le condotte attraversare la linea ferroviaria, si suggerisce, come tra l'altro già realizzato da RFI in altre occasioni, di realizzare gli attraversamenti sotto la linea ferroviaria con tubazioni di grandi dimensioni (DN1000) dove successivamente sia agevole realizzare e manutenere le nuove infrastrutture. In tale senso farebbe anche senso posare, sempre in occasione con altre, dei controtubi di riserva per abilitare un ulteriore posa di nuove tubazioni necessari in futuro.
A.013	Comune di Naz-Sciaives Sindaco	prot. 5505 del 12/03/2022	Il collegamento della pista ciclabile presso l'area di addestramento dei cani deve essere ripositionato in modo tale che l'area di addestramento dei cani non venga interessata e possa quindi continuare a funzionare. Inoltre bisogna realizzare una possibile deviazione dopo il sottopassaggio ferroviario e prima del sottopassaggio autostradale.

A.014	Comune di Varna Sindaco	prol. 15505 del 12/09/2022	La deviazione dalla nuova strada verso l'esercizio ricettivo del Lago di Varna al sentiero verso Varna deve essere cancellata.
A.015	Comune di Varna Sindaco	prol. 15505 del 12/09/2022	L'impianto di sollevamento presso il nuovo sottopassaggio ferroviario deve essere costruito tra la ferrovia e la pista ciclabile, come previsto nella pianificazione dettagliata.
A.016	Comune di Varna Sindaco	prol. 15505 del 12/09/2022	L'area di ingresso dell'accesso alla nuova cabina di trasformazione deve essere progettata e realizzata in maniera meno dispendiosa. Il comune si riserva di presentare una propria proposta in tal senso.
A.017	Comune di Varna Sindaco	prol. 15505 del 12/09/2022	La superficie di traffico antistante la prevista cabina di trasformazione appare eccessivamente generosa e deve essere ridotta.
A.018	Comune di Varna Sindaco	prol. 15505 del 12/09/2022	Lungo la nuova strada deve essere installata, in accordo con i proprietari, una delimitazione (recinzione, siepe).
A.019	Comune di Varna Sindaco	prol. 15505 del 12/09/2022	L'area della cabina di trasformazione deve essere progettata in modo tale che la cabina di trasformazione esistente in paese per l'attuale linea ferroviaria possa essere ricollocata anche in tale area. Tutti gli edifici da realizzare nell'area "Gatsch" devono essere interrati e il nuovo sito deve essere progettato in modo compatibile con il paesaggio. La progettazione deve avvenire in accordo con il Comune di Varna, che si riserva il diritto di presentare adeguate proposte di progetto.
A.020	Comune di Varna Sindaco	prol. 15505 del 12/09/2022	L'area di cantiere sulle particelle fondiarie 520 e 521 per la costruzione della stazione di trasformazione deve essere ridotta. In accordo con il proprietario fondiario delle p.l. 517 e 518f1, C.C. Varna I, l'area delle particelle citate può essere utilizzata come area di cantiere.
A.021	PAB Ufficio Idrico	Pratica 2022/471 - 1 - 28/02/22 del 11/08/2022	In linea di massima deve essere evitata l'interferenza con le fasce di rispetto dei torrenti (10 m misurati dallo spigolo superiore di sponda naturale sia destra che sinistra). Eventuali eccezioni devono essere limitate allo stretto necessario e devono essere giustificate da adeguate motivazioni tecniche
A.022	PAB Ufficio Idrico	Pratica 2022/471 - 1 - 28/02/22 del 11/08/2022	L'accesso con carichi pesanti lungo i corsi d'acqua e la possibilità di garantirne la manutenzione ordinaria e straordinaria deve essere assolutamente salvaguardato e garantito.
A.023	PAB Ufficio Idrico	Pratica 2022/471 - 1 - 28/02/22 del 11/08/2022	Resta ineso che deve essere sempre garantito il libero deflusso delle acque, anche durante l'esecuzione dei lavori.
A.024	Autostada del Brennero AZZ	Procl. 24795/22 del 11/08/2022	In riferimento alle tratte di sottoattraversamento dell'autostrada si osserva che l'esecuzione di paratie di pali diametro 800 mm previste all'interno dell'unità G e dell'unità E1 potrebbe essere alquanto problematica per la presenza di blocchi granitici all'interno dell'unità G, costituita da ghiaia, ciottoli e blocchi, molti dei quali granitici, immersi in una matrice sabbiosa e di ghiaie e sabbie. Inoltre i suddetti pali interesseranno anche l'unità E1 costituita da sedimenti localmente cementati (vedi paragrafi 4.3.3.7 a pag. 31 e 4.3.3.9 a pag. 34 - Relazione geologica elaborato IBOH00D07RBGN0100001A), in relazione a ciò, risulta necessaria un'integrazione alla documentazione progettuale di carattere geologico-geotecnico, comprensiva di una valutazione approfondita a tale proposito, in base alla quale le modalità esecutive previste dovranno essere meglio dettagliate o modificate. Eventuali modifiche della tecnologia esecutiva delle opere di sottoattraversamento e/o della conseguente gestione delle fasi esecutive interferenti con l'autostrada necessiteranno di una distinta valutazione da parte della scrivente Società, ai fini della definitiva espressione dell'assenso di competenza.
A.025	Autostada del Brennero AZZ	Procl. 24795/22 del 11/08/2022	In riferimento alla sistemazione idraulica IN21 - km 193+350 (elaborato IBOH00D29BZIN21A001A) la documentazione progettuale dovrà essere integrata con una verifica di stabilità degli argini della vasca di laminazione in funzione della loro natura e nelle condizioni di massimo invaso, secondo le NTC 2018 (condizione statica e sismica) e con la verifica idraulica dello smaltimento delle acque della stessa vasca di laminazione (pagg. 18, 19 della Relazione idraulica Di Piattaforma ferroviaria, elaborato IBOH00D29RID0002002C).
A.026	Autostada del Brennero AZZ	Procl. 24795/22 del 11/08/2022	SL02: Sottopasso NV01 "Camping" Per la stessa finalità, tutte le opere di presidio per la fase di spinta, come ad esempio la soletta di protezione, dovranno essere progettate in modo tale da evitare qualsiasi danneggiamento della pavimentazione autostradale. Dovrà essere predisposto altresì un adeguato monitoraggio in grado di segnalare eventuali fenomeni di cedimento o rigonfiamento della pavimentazione autostradale durante le fasi realizzative. La documentazione progettuale dovrà essere integrata.
A.027	Autostada del Brennero AZZ	Procl. 24795/22 del 11/08/2022	SL02: Sottopasso NV01 "Camping" Nella documentazione progettuale manca l'evidenza che la lunghezza dell'opera lato est sia sufficiente per consentire un idoneo raccordo con il rilevato autostradale. Inoltre il profilo altimetrico della viabilità NV01 Asse 1 dovrà essere rivisto per garantire un futuro allargamento della pista di decelerazione di 2.50 m rispetto al ciglio attuale, garantendo il franco stradale minimo da normativa, e comunque non inferiore al franco del sottopasso esistente posizionato poco più a nord, destinato ad essere dismesso in seguito all'attuazione del progetto in esame. La documentazione non fornisce evidenza che sia rispettato il franco minimo all'imbocco lato est. Essa dovrà essere integrata o modificata.
A.028	Autostada del Brennero AZZ	Procl. 24795/22 del 11/08/2022	SL02: Sottopasso NV01 "Camping" Gli elaborati forniti non consentono di verificare la compatibilità tra l'opera prevista in progetto e la sede autostradale. La documentazione di progetto dovrà essere integrata per consentire una corretta valutazione dell'interferenza tra l'opera in progetto e la sede autostradale. In particolare mediante l'inserimento di quote riferite a capotaldi e quotatura di tutti gli elementi planaltimetrici di interesse, si dovrà dare evidenza dell'esatta localizzazione altimetrica del sottopasso e della soletta di protezione.
A.029	Autostada del Brennero AZZ	Procl. 24795/22 del 11/08/2022	SL02: Sottopasso NV01 "Camping" La soluzione tecnica prevista impedisce la futura installazione del scivuro autostradale con infissione dei montanti sul rilevato a causa dell'interferenza geometrica tra il montante stesso, che prevede una lunghezza di infissione di 1,20m, e la soletta di protezione di calcestruzzo posta immediatamente sotto la pavimentazione. Peraltro in corrispondenza dell'opera dovrà essere prevista la realizzazione di idonee fondazioni in calcestruzzo armato per consentire l'installazione dei scivuro laterali e centrali su manufatto, secondo gli schemi di installazione in uso sull'autostrada del Brennero.
A.030	Autostada del Brennero AZZ	Procl. 24795/22 del 11/08/2022	SL02: Sottopasso NV01 "Camping" Nella relazione di calcolo non sono presenti le verifiche dello scatolare con il sovraccarico autostradale, ma solo con quello ferroviario. La documentazione progettuale dovrà essere integrata con la verifica strutturale specifica dell'opera che verrà realizzata in corrispondenza dell'autostrada, rendendo coerente questo elaborato con i disegni di progetto. La verifica dovrà inoltre tenere conto di un futuro allargamento della sede autostradale per consentire l'adeguamento geometrico della pista di accelerazione in carreggiata sud.
A.031	Autostada del Brennero AZZ	Procl. 24795/22 del 11/08/2022	Galleria Olimpia - Imbocco lato Bressanone Dalla documentazione progettuale attuale si evince che durante la fase 2, per l'esecuzione dei pali necessari alla realizzazione dell'imbocco, verrà effettuato uno scavo a ridosso della sede autostradale (rimuovendo parte del rilevato). In base alla documentazione non è prevista alcuna opera di sostegno. E quindi necessario prevedere un'adeguata opera di sostegno del rilevato autostradale, da realizzare comunque prima di eseguire ogni scavo.
A.032	Autostada del Brennero AZZ	Procl. 24795/22 del 11/08/2022	Galleria Olimpia - Galleria artificiale Nella relazione di calcolo non sono presenti le verifiche strutturali dell'opera che verrà realizzata sotto il rilevato autostradale. Ai fini delle valutazioni di competenza del gestore autostradale, propedeutiche alla definitiva concessione d'uso della proprietà stradale ai sensi del art. 25 del codice della strada: la documentazione dovrà essere integrata con una relazione di calcolo che analizzi l'effettiva sezione della galleria artificiale prevista in questo tratto, garantendo coerenza tra i calcoli strutturali e gli elaborati grafici in termini di geometria, ricoprimenti, sovraccarichi (che dovranno essere quelli stradali e non quelli ferroviari) e quant'altro necessario. La relazione dovrà essere integrata con l'analisi di cedimento in configurazione definitiva di tutta la struttura costituente lo scatolare che sottopassa l'autostrada per effetto dei carichi di cui sopra. La documentazione integrativa dovrà comprendere il calcolo di tutte le paratie di protezione previste per le fasi provvisorie, compreso quello dei cedimenti indotti sulla pavimentazione autostradale.

A.033	Autostrada del Brennero AZ2	Prot.24795/22 11/08/2022	Fasi realizzative Nella documentazione a base della procedura approvativa sono evidenziati i soli spostamenti orizzontali di alcune delle paratie previste in progetto e non i cedimenti del piano stradale. La documentazione progettuale dovrà essere integrata con elaborati che indichino i dati relativi al cedimento del piano autostradale nei tratti dove sono previste opere provvisorie di sostegno degli scavi quando queste ultime sono ubicate in adiacenza alla sede autostradale, e questo per tutte le fasi realizzative relative alla galleria artificiale, all'imbocco lato Bressanone ed al sottopasso "Camping" SL02.
A.034	Autostrada del Brennero AZ2	Prot.24795/22 11/08/2022	Fasi realizzative Nelle aree di stoccaggio poste in adiacenza alla sede autostradale dove sono previsti depositi temporanei di terreno, è necessario che venga assicurato che i cumuli di materiale che saranno depositati in quelle aree non generino cedimenti della sede autostradale e che in fase di carico e scarico non vi siano impatti negativi sull'esercizio autostradale, ad esempio per effetto della polveri. La documentazione progettuale dovrà essere integrata con elaborati idonei a dare evidenza dell'assenza di cedimenti significativi e descrizione degli accorgimenti previsti per escludere altri impatti.
A.035	Autostrada del Brennero AZ2	Prot.24795/22 11/08/2022	In tutte le fasi realizzative dovrà essere garantito un monitoraggio, oltre che nelle zone di sotto-atteveramento della galleria Olimpia, in tutti i punti dove sono previste opere provvisorie di sostegno degli scavi in adiacenza alla sede autostradale con l'obiettivo di verificare la validità delle previsioni progettuali relative al cedimento atteso ed apportare eventuali azioni correttive. Il monitoraggio dovrà essere esteso al sovrappasso autostradale di stazione durante tutte le fasi realizzative della galleria Olimpia, nonché al rilevato autostradale in fase realizzazione del sottopasso SL02 "Camping". Il Proponente, con congruo anticipo prima dell'inizio dei lavori dovrà trasmettere al gestore autostradale il dettagliato piano esecutivo di monitoraggio degli effetti dei lavori sulle opere esistenti e sui terreni, in particolare nel piano dettagliato dovranno essere indicati i valori di attenzione e di allarme, non presenti nella documentazione fornita e la procedura di gestione degli allarmi, tale da salvaguardare la sicurezza del transito autostradale, delle opere autostradali e dei terzi. La trasmissione di tale documento costituirà condizione necessaria per la conferma formale della concessione d'uso della proprietà autostradale e dell'autorizzazione alle opere nella fascia di rispetto.
A.036	Autostrada del Brennero AZ2	Prot.24795/22 11/08/2022	Interferenze con nuovo sovrappasso della stazione autostradale di Bressanone-Val Pusteria In virtù dell'allargamento delle rampe autostradali lato sud connesso al rifacimento del sovrappasso autostradale, si riscontra un'interferenza imbraccio con alcune delle previsioni del progetto ferroviario fra le quali si citano principalmente le seguenti: parte del consolidamento, parte dell'area tecnica per opera "ATOS", parte dell'area di stoccaggio "AS04". Il Proponente pertanto dovrà rivedere le tecniche di realizzazione della galleria naturale nonché il perimetro delle aree di cantiere attualmente previste, concordando le relative soluzioni con il gestore autostradale ed adeguando conseguentemente i propri elaborati.
A.037	Autostrada del Brennero AZ2	Prot.24795/22 11/08/2022	Deviazioni provvisorie della viabilità autostradale Durante tutte le fasi realizzative dovranno essere garantiti in ogni momento: > l'esercizio autostradale con corsie uguali in numero e larghezza all'attuale configurazione ovvero 2+2 corsie di transito per senso di marcia; durante il periodo invernale (dal 1° novembre al 31 marzo) dovrà altresì essere garantita la continuità della corsia di emergenza autostradale; > la percorribilità delle piste di accelerazione/decelerazione da/per la stazione autostradale di Bressanone ed in particolare modo quella della pista di decelerazione lungo la carreggiata nord e quella della pista di accelerazione lungo la carreggiata sud, maggiormente interessate dagli interventi; > velocità di progetto conforme agli schemi di segnaletica temporanea della concessionaria autostradale; > la continuità dell'illuminazione in prossimità delle rampe di svicolo; > la continuità dei servizi interrati o a bordo carreggiata presenti lungo l'autostrada Le planimetrie indicanti le deviazioni di traffico sulla sede autostradale dovranno pertanto essere integrate con adeguata rappresentazione dall'inizio alla fine della deviazione prevista con opportuna indicazione di raggi di curvatura, larghezza delle corsie e dispositivi di ritenuta previsti (laterali o centrali). La documentazione fornita dal Proponente come base dell'attuale procedimento approvativo non consente valutazioni circa la correttezza delle deviazioni previste per i flussi viabilistici autostradali.
A.038	Autostrada del Brennero AZ2	Prot.24795/22 11/08/2022	Interferenze con i sottoservizi La documentazione di progetto dovrà essere integrata con gli elaborati relativi alla gestione della risoluzione delle interferenze con i sottoservizi autostradali. Il Proponente dovrà presentare al gestore autostradale un progetto dettagliato, che comprenda: > la relazione tecnico-illustrativa nella quale andranno descritte le modalità di intervento che si intendono adottare relativamente ai sottoservizi; > documentazione fotografica dei luoghi d'intervento; > elaborati grafici che comprendano planimetrie e prospetti con la posizione attuale, provvisoria e futura dei cavi e tubazioni.
A.039	Autostrada del Brennero AZ2	Prot.24795/22 11/08/2022	Attività preliminari per valutazione della fattibilità del progetto di risoluzione delle interferenze con i sottoservizi Il Proponente dovrà identificare una figura che funga da referente per la gestione delle tematiche inerenti i sottoservizi, che dovrà essere disponibile per un eventuale sopralluogo congiunto con tecnici di Autostrada del Brennero e del gestore delle infrastrutture di telecomunicazione in cavo condiviso (TIM SpA).
A.040	Autostrada del Brennero AZ2	Prot.24795/22 11/08/2022	Dorsale in Fibra Ottica e cavo bicipolla D.M. La rete di dorsale di telecomunicazione in Fibra Ottica o in cavo bicipolla D.M. copre l'intero tratto autostradale di competenza dal Brennero a Modena. In tutti i casi in cui il cavo risulta interferente con il progetto ferroviario (cavo di dorsale nella banchina della carreggiata nord, con provenienza da sud fino al sovrappasso di stazione, diramazione di stazione nella banchina della corsia di decelerazione che si stacca dalla carreggiata nord) il Proponente dovrà farsi carico di tutti gli oneri per lo spostamento temporaneo del cavo, in posizione sicura, con intervento a cura di TIM SpA senza creare alcun disservizio sulla trasmissione dei dati, adottando metodi di intervento tali da assicurare che non si presenti il rischio di danneggiamento dei cavi di dorsale. Dopo aver eseguito i propri lavori o dopo aver ultimato la fase esecutiva interferente, il Proponente dovrà altresì farsi carico del riposizionamento dei cavi di telecomunicazione nella propria sede o in altra sede di nuova realizzazione, con intervento da eseguirsi sempre a cura di TIM SpA.
A.041	Autostrada del Brennero AZ2	Prot.24795/22 11/08/2022	Impianto di illuminazione delle piste di accelerazione e decelerazione e relative linee di alimentazione Per questi sottoservizi (che risultano interferenti, trovandosi nelle banchine esterne di tutte le piste di accelerazione e decelerazione andando ad alimentare i punti luce fuori terra) il Proponente dovrà prevedere nel proprio progetto modalità di intervento tali da evitare o limitare a massimo 3 giornate lavorative gli eventuali tempi di disservizio, intesi come tempi fra l'intervento di scavo che conduca al fuori servizio, e l'insieme di posa, collaudo e ripristino della piena funzionalità dell'alimentazione e dell'impianto di illuminazione. Il proponente in questo caso potrà, in alternativa all'immediato ripristino, prevedere nel progetto la realizzazione di un impianto di illuminazione provvisoria. In ogni caso il Proponente dovrà farsi carico degli oneri per la segnaletica
A.042	Autostrada del Brennero AZ2	Prot.24795/22 11/08/2022	Sottoservizi di terzi Relativamente agli impianti di terzi presenti sul sedime autostradale, la modalità di risoluzione dell'interferenza dovrà essere concordata innanzitutto con il proprietario della linea o conditta e successivamente dovrà essere presentata al gestore autostradale la richiesta di autorizzazione, corredata dal progetto dell'intervento
A.043	ASB Bressanone	Prot. D20114 22/08/2022	Il progetto della Variante della Val di Riga interessa direttamente ed indirettamente infrastrutture di proprietà e/o in gestione dell'azienda municipalizzata di Bressanone (ASM). [...] ASM ha trasmesso in data 07.05.2020 a italler le seguenti planimetrie: - asmb_infrastrutture_zona_val_riga_2020_05_06_old.dwg - asmb_infrastrutture_zona_val_riga_2020_05_06_new.dwg contenenti le infrastrutture interferenti di ASM. Nella documentazione di progetto non sono indicate alcune infrastrutture interferenti, né, pertanto, la risoluzione delle interferenze con le stesse. In particolare, si evidenzia che per tutta la durata dei lavori deve essere garantito il pieno funzionamento senza interruzione o danno alcuno delle infrastrutture.
A.044	PAB Dipartimento Infrastrutture e Mobilità	Prot. 0560842 del 23/08/2022	Tunnel ferroviario GA06 – Singolo Binario nel Comune di Naz Sclaves Nel Comune di Naz-Sclaves in corrispondenza della zona abitativa "Rau" il progetto prevede la realizzazione di due gallerie artificiali, una per la linea storica Fortezza San Candido e una per la nuova linea ferroviaria al km 2,900 [...] L'accesso ai terreni agricoli "Obere Ladestatt" tra la SS49bis e la linea ferroviaria storica Fortezza San Candido attualmente avviene tramite un sottopassaggio stradale a sud dei campi. Con la linea ferroviaria di progetto questo collegamento non è più percorribile per la presenza della linea stessa. Per raggiungere i terreni agricoli è necessario realizzare un nuovo collegamento attraverso i campi da est con una nuova strada sterrata. Questa deve necessariamente passare sopra il tunnel ferroviario GA06 ed inserirsi tra le due linee ferroviarie rispettando le opportune distanze. Per realizzare il collegamento di cui sopra consentendo un accesso/transito diretto e sicuro ai mezzi agricoli è necessario prolungare entrambi i tunnel ferroviari dal lato dei portali ad ovest. In questo modo lo spazio disponibile tra le due linee per il passaggio dei mezzi agricoli viene incrementato a favore di sicurezza e transitabilità. Diversamente risulta impraticabile per larghezza e pendenza il passaggio tra le due linee di progetto e di conseguenza i campi coltivati tra le due linee risultano inaccessibili. [...] La richiesta di modifica consiste nel prolungamento verso ovest di ambo le gallerie in oggetto [...]. Si ritiene opportuno prolungare la galleria mono canna sulla linea storica di minimo 60 metri verso ovest e sulla nuova linea in progetto di minimo 100 metri sempre verso ovest.

A.045	PAB Dipartimento Infrastrutture e Mobilità	prol.0680842 del 23/08/2022	Tunnel ferroviario GA05 – Singolo Binario nel Comune di Naz Sclaves [...] Il prolungamento del tunnel ha anche la funzione di schermatura della vicina zona residenziale ed artigianale mitigando notevolmente l'inserimento nell'ambiente del paesaggio. Il prolungamento del tunnel assolve anche la funzione di barriera antirumore sempre nei confronti della zona residenziale/artigianale.
A.046	PAB Dipartimento Infrastrutture e Mobilità	prol.0680842 del 23/08/2022	Fermata ferroviaria di Naz-Sclaves e annesso nodo di mobilità Da progetto sussiste una differenza di quota – circa 3,70 metri – tra la zona di parcheggio P117 e la zona presso la fermata ferroviaria. Si chiede di eliminare tale differenza di quota rimodellando il terreno presso l'area a nord della fermata ferroviaria (piazzale antistante). Questo accorgimento permette di ottenere un ottimale collegamento con il parcheggio realizzando una passerella lineare, senza la presenza di gradini ed altre barriere architettoniche, e senza dover prevedere la realizzazione di un ascensore. Tale passerella, di dimensioni generose, sarebbe utilizzata da pedoni e ciclisti, evitando così di dover realizzare due distinte strutture con i relativi percorsi di accesso. La soluzione descritta ha infine il pregio di semplificare i collegamenti pedo-ciclabili, mantenendo le due piste ciclabili presenti sul lato Nord e Sud della ferrovia separate evitando poco agevoli risalite per collegarle.
A.047	PAB Dipartimento Infrastrutture e Mobilità	prol.0680842 del 23/08/2022	Fermata ferroviaria di Naz-Sclaves e annesso nodo di mobilità La nuova fermata ferroviaria deve essere realizzata con linee e materiali dello stesso linguaggio architettonico delle altre fermate lungo la linea della Pusteria (vincolate ai sensi della tutela degli insiemi LP 9/2018). Sono da preferire materiali come il calcestruzzo (ad es. faccia a vista, boccardato), l'acciaio con finiture analoghe a quelle utilizzate nelle altre stazioni e fermate. Si devono evitare materiali compositi e colorazioni accese. La stessa fermata ferroviaria, come la passerella, deve essere realizzata utilizzando forme semplici, lineari
A.048	PAB Dipartimento Infrastrutture e Mobilità	prol.0680842 del 23/08/2022	Fermata ferroviaria di Naz-Sclaves e annesso nodo di mobilità Il piazzale a nord della nuova fermata, tra la Strada Provinciale 151 Spinga e la nuova struttura deve rimanere libero da autoveicoli e prevedere appositi spazi per biciclette (tipo archetti) in numero adeguato, posti riservati per persone a mobilità ridotta ed eventuali stalli per mezzi di soccorso o manutenzione;
A.049	PAB Dipartimento Infrastrutture e Mobilità	prol.0680842 del 23/08/2022	Fermata ferroviaria di Naz-Sclaves e annesso nodo di mobilità La rotatoria stradale a nord/est della fermata ferroviaria lungo la viabilità di collegamento tra Sclaves e la frazione di "Rau" non deve essere realizzata. Questa, infatti, non è compatibile con il nuovo concetto di mobilità previsto dalla Provincia Autonoma di Bolzano e dal Comune. Al posto di quest'ultima è opportuno realizzare una rotatoria per i mezzi pubblici, integrata nel parcheggio, che possa fungere anche da capolinea. In questo modo si crea, insieme alla fermata ferroviaria, un piccolo centro di mobilità locale, in cui convergono tutti i mezzi di trasporto pubblico [...]
A.050	PAB Dipartimento Infrastrutture e Mobilità	prol.0680842 del 23/08/2022	Area tecnica presso parcheggio stazione di Sclaves Con riferimento al punto precedente relativo al nuovo concetto legato alla fermata di Naz Sclaves e la visione che le due parti del Comune si riuniscano attraverso una futura urbanizzazione, occorre considerare la posizione del fabbricato tecnico. Al momento, secondo progetto, questo è previsto all'estremità del parcheggio auto. Il concetto di sviluppo del Comune di Sclaves emerso anche da un intenso coinvolgimento della popolazione (già contenuto in documenti elaborati dal Comune e disponibili alla consultazione) prevede il depotenziamento della viabilità stradale presso la futura fermata di Naz-Sclaves a favore dell'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico e della mobilità dolce. In particolare, come già anticipato nel punto 2, è prevista la dismissione delle rampe di immissione ed uscita dalla Strada Statale 49bis. In questa prospettiva non è opportuno realizzare i fabbricati tecnologici nella zona indicata nel progetto perché essi contrastano con il possibile ampliamento verso ovest del parcheggio stesso e lo sviluppo sostenibile e l'utilizzo del suolo previsto dal Comune di Naz-Sclaves. Si propone di realizzare tale fabbricato e collocarlo come naturale prolungamento del blocco edificio della fermata verso ovest. In questo modo la realizzazione di nuovi volumi si ridurrebbe ad un'unica zona e non due ed inoltre architettonicamente o paesaggisticamente si otterrebbe un risultato migliore. Anche l'accessibilità di questi manufatti nella posizione proposta è sempre garantita attraverso la SP 151 Spinga.
A.051	PAB Dipartimento Infrastrutture e Mobilità	prol.0680842 del 23/08/2022	Area tecnica presso la p.f. 530 Lungo la linea ferroviaria di progetto è prevista la realizzazione di un fabbricato tecnico presso la p.f. 530 del Comune di Naz Sclaves. Si fa propria la posizione del Comitato Ambientale della Provincia Autonoma di Bolzano che nel Parere ai sensi dell'art. 24, comma 1, della legge provinciale del 13.10.2017, n. 17 nell'ambito della procedura di VIA scrive: "Il Posto Movimento Naz Sclaves - realizzato a raso della sede stradale della SS 49 della Pusteria - costituisce, con il suo Piazzale Tecnologico (RI15_04) in rilevato, un'artificiale estensione dello spazio destinato alla viabilità e un notevole ostacolo alla percezione del paesaggio interrotto nel pendio localizzato di preferenza in prossimità della linea ferroviaria, riducendo al minimo le caratteristiche geometriche della nuova viabilità di accesso". Indipendentemente poi dalla posizione, occorre prevedere una struttura che riduca al minimo l'utilizzo del suolo, minimizzando cioè quanto più possibile la relativa dimensione e impronta. Non da ultimo occorre prevedere l'utilizzo di materiali in uso sul territorio, quali calcestruzzo boccardato, calcestruzzo faccia a vista, acciaio, acciaio corten e tipologie costruttive in linea con quelle presenti in zona ossia delle strutture ferroviarie lungo la Valle Pusteria ultimamente realizzate (fermate etc.).
A.052	PAB Dipartimento Infrastrutture e Mobilità	prol.0680842 del 23/08/2022	Misure di abbattimento del rumore In prossimità della zona del Comune di Naz-Sclaves denominata "Ladestall" in virtù degli studi acustici effettuati il progetto prevede la realizzazione di una barriera antirumore (BA02) di altezza h=3m e lunghezza 105 metri sul lato sud del nuovo tracciato ferroviario. La barriera deve essere realizzata del tipo fonoassorbente su entrambi i lati e secondo la tipologia già in uso presso RFI lungo la linea del Brennero (ad es. Chiusa, Colle lungo, Bressanone, Bolzano, Campo di Trens, Aicha, etc.) e in ogni caso deve essere verificato che l'introduzione della barriera non peggiori il clima acustico per gli edifici a nord (vigna, abitazioni civili, frazione "Rau") e a sud per gli edifici del distributore (riflessione del rumore derivante dalla SS49bis). Si fanno inoltre proprie le osservazioni già contenute nel parere del Comitato Ambientale della Provincia Autonoma di Bolzano in seno alla procedura di VIA e già trasmesse al Ministero competente, ovvero "[...] Si suggerisce l'impiego di materiale fonoassorbente per gli imbocchi dei tunnel ferroviari e lungo il tratto ferroviario in trincea presso la nuova stazione di Naz Sclaves".
A.053	PAB Dipartimento Infrastrutture e Mobilità	prol.0680842 del 23/08/2022	Risoluzione interferenze impianti irrigazione e infrastrutture pubbliche Il progetto della Variante della Val di Riga interessa direttamente ed indirettamente aree agricole servite da un sistema di irrigazione (ad es. del Consorzio di miglioramento fondiario di Sclaves). Nella documentazione di progetto non vi è evidenza di tali condotte né, pertanto, della risoluzione delle interferenze con le stesse. Per tutta la durata dei lavori deve essere garantito il funzionamento del sistema di irrigazione mediante by-pass e/o condotte alternative affinché le attività agricole non interessate da operazioni definitive o temporanee per il progetto della Variante Val di Riga possano essere esercitate senza soggezione o danno alcuno. Inoltre, deve essere prevista, al termine dei lavori la realizzazione/ripristino delle condotte del sistema di irrigazione. Stesso discorso vale per tutte le infrastrutture pubbliche di proprietà del Comune, Azienda Servizi Municipalizzati di Bressanone o altri gestori. Dovendo in talune circostanze le condotte attraversare la linea ferroviaria, si suggerisce, come tra l'altro già realizzato da RFI in altre occasioni, di realizzare gli attraversamenti sotto la linea ferroviaria con tubazioni di grandi dimensioni (DN1000) dove successivamente sia agevole realizzare e mantenere le nuove infrastrutture. In tale senso si suggerisce di posare, in altri punti da individuare, altre tubazioni con funzione di controlli per ulteriori sviluppi futuri e dunque attraversamenti di servizi a rete
A.054	PAB Dipartimento Infrastrutture e Mobilità	prol.0680842 del 23/08/2022	Piazzale tecnologico bivio Varna Lungo la linea ferroviaria di progetto è prevista la realizzazione di un piazzale tecnologico a nord dell'abitato di Varna. La viabilità immediatamente prospiciente l'area tecnica, come pure l'area stessa del nuovo piazzale tecnologico, appaiono di dimensioni generose e non ottimizzate rispetto alla conformazione e pregio del territorio. A tal proposito si fa proprio il parere del Comitato Ambientale della Provincia Autonoma di Bolzano che si è espresso all'interno della procedura di VIA come segue: "[...] Qualora per comprovate ragioni tecniche e d'esercizio non fosse possibile individuare aree alternative, nella successiva fase di progettazione il progetto deve essere rielaborato riducendo la superficie dell'impianto, razionalizzando la viabilità e ricorrendo alla costruzione in interrato in conformità all'andamento del pendio, perseguendo quegli obiettivi di qualità paesaggistica propri delle grandi opere e costituiti dal paesaggio antropico di pregio. [...]". La viabilità di accesso deve essere realizzata il più possibile su terreno ferroviario e prevedere idonea delimitazione mediante una recinzione o siepe. Si richiede di valutare l'interramento (anche parziale) dell'edificio piuttosto che una rimodellazione del terreno tale da rendere l'opera paesaggisticamente meglio inserita. Relativamente alla struttura si confermano le prescrizioni indicate nel punto 4, utilizzando materiali in uso sul territorio, quali calcestruzzo a vista, acciaio, acciaio corten, e tipologie in linea con quelle presenti e previste in zona. Per quanto riguarda la strada di accesso a sud si chiede, in prossimità del ponte sulla A22, di ottimizzare il raggio di curvatura e quindi ridurre il più possibile le superfici interessate dalla nuova viabilità. La Provincia Autonoma di Bolzano sta sviluppando in collaborazione con le competenti strutture tecniche di RFI uno studio di fattibilità in merito alla alimentazione della linea ferroviaria del Brennero a 25kV. Nell'ambito di questo progetto è probabile che la sottostazione di Varna non sia più necessaria e dunque possa essere dismessa. Non essendo certi gli esiti della progettazione relativa alla trasformazione della linea a 25kV, si auspica la unificazione delle aree tecniche presenti nel Comune di Varna (sottostazione elettrica e nuovo areale tecnologico) e a tal proposito si chiede di porre in essere tutti quegli accorgimenti tecnico-progettuali e realizzativi atti a rendere realizzabile tale unificazione. Ovvero si richiede che nella area tecnica di cui al presente progetto vengano già previste e realizzate le opere necessarie all'accorpamento della sottostazione elettrica.

A.055	PAB Dipartimento Infrastrutture e Mobilità	proL0600642 del 23/08/2022	<p>Ciclabile presso sottopasso Iaghero di Varna In prossimità dell'inizio della galleria Olimpia il progetto prevede la realizzazione di un nuovo sottopasso che sotto attraversa la autostrada del Brennero, la linea stanca del Brennero e la nuova bretella ferroviaria.</p> <p>Nella realizzazione di tale sottoattraversamento e in generale con la realizzazione del nuovo tracciato a sud della galleria si concretizzano notevoli interferenze con la ciclabile nord-sud che corre parallela alla ferrovia ed alla autostrada. Dai documenti messi a disposizione (in particolare dagli elaborati relativi alla cantierizzazione e alle vie di accesso) sembra che l'accesso al cantiere da Sud avvenga attraverso la ciclabile.</p> <p>Se così fosse va individuata viabilità alternativa di accesso al cantiere o in alternativa va allargata l'attuale ciclabile per permettere il contestuale passaggio di automezzi e biciclette.</p> <p>Data l'importanza di tale ciclabile si prescrive che durante tutti i lavori venga mantenuto attivo il collegamento ciclabile nord-sud, anche mediante eventuali percorsi ciclabili provvisori purché considerino l'elevato numero di utenti e le esigenze degli stessi.</p> <p>Il sottopasso di autostrada e ferrovia deve avere sede riservata e protetta per biciclette e pedoni in prosecuzione al marciapiede esistente.</p> <p>La ciclabile proveniente da nord, nel progetto, sale sopra il tunnel ferroviario Olimpia, tagliando in obliquo terreni, tra cui un'area per l'allenamento dei cani. Tale soluzione appare non adeguata per l'alto numero di utenti turistici sull'asse nord-sud che si troverebbe ad effettuare un percorso piuttosto tortuoso per proseguire da nord a sud e viceversa. Si richiede pertanto di realizzare un sottopasso ferroviario, del tutto analogo a quello odierno, per le sole biciclette e pedoni, in posizione leggermente a nord (si veda elaborato sottostante).</p>
A.056	SNAM	DINORTECESGIA, Prot. 1179EAM1793	<p>Con riferimento alla Vostra nota prot. n. RF-DIN-DINE.VRA00111P/2022/0000210 del 24 Giugno 2022, pervenuta alla Scrivente in data 7 Luglio 2022, di pari oggetto. Vi significhiamo che dall'esame degli elaborati progettuali preliminari inviati da codesto Ente è emerso che le opere in progetto interferiscono con il metanodotto emarginato.</p> <p>Vi specifichiamo, fin da ora, che il metanodotto in oggetto, in pressione ed esercizio, è disciplinato dalle norme di sicurezza vigenti in materia di al D.M. 24/11/1984 del Ministero dell'Interno e successive modificazioni (Norme di sicurezza antincendio per il trasporto, la distribuzione, l'accumulo e l'utilizzo del gas naturale con densità non superiore a 0,8) nonché dal D.M. 17 Aprile 2008 del Ministero dello Sviluppo Economico recante "Regola tecnica per la progettazione, costruzione, collaudo, esercizio e sorveglianza delle opere e degli impianti di trasporto di gas naturale con densità non superiore a 0,8" (pubblicato sul Supplemento Ordinario della Gazzetta Ufficiale n. 107 dell'8 maggio 2008) e in accordo alle normative tecniche italiane ed internazionali.</p> <p>Nei citati Decreti Ministeriali sono stabilite, tra l'altro, le distanze di sicurezza, le norme e le condizioni che regolano la coesistenza dei metanodotti con altre infrastrutture o fabbricati. Nella fattispecie, Vi specifichiamo che i fondi attraversati dai tratti dei metanodotti interessati sono gravati da servitù regolarmente costituite, in favore della scrivente Società, con atti notarili registrati e trascritti che prevedono, tra l'altro, nel rispetto delle citate norme, l'obbligo di non costruire opere di qualsiasi genere a distanza inferiore a metri 8,00 per parte dell'asse della tubazione ed a lasciare la fascia asservita a terreno agrario.</p> <p>Vi comunichiamo che per risolvere l'interferenza si rende necessario procedere, a cura della scrivente Società ma con oneri a totale carico del soggetto aggiudicatario, alla realizzazione di una variante al gasdotto emarginato, come rappresentata dalla progettazione definitiva che si allega alla presente, secondo quanto previsto dall'art. 27 - comma 4 del D. Lgs. n. 50/2016.</p>
A.057	PAB - Comitato Ambientale	Prot. 917092 del 16/11/2022	<p>Con riferimento al parere del Comitato ambientale del 11.04.2022, prot. n. 315669 al punto n. 16 e al punto 6.5 nella richiesta di verifica dell'ottemperanza si rimarca che la documentazione presentata nel procedimento di verifica di ottemperanza è stata implementata dalle risultanze del tavolo tecnico in base al quale il tracciato della pista ciclabile è stato traslato in aderenza alla linea ferroviaria in conformità alle previsioni del piano territoriale e passaggio del comune di Varna. Si prende atto della previsione di coperture a verde per i fabbricati di servizio e della prosecuzione del selcio della copertura del fabbricato a monte al fine di provvedere ad un migliore inserimento paesaggistico dell'opera. Si rimarca la necessità di provvedere alla rigometrizzazione del piazzale al fine di ridurre il consumo del suolo e di ridurre le superfici impermeabilizzate al minimo indispensabile. Si rimarca la necessità di provvedere alla gestione delle acque meteoriche di risulta in conformità alla legislazione vigente. In merito all'alimentazione elettrica del piazzale tecnologico si afferma la necessità di coordinamento con il progetto "Piano di Riassetto rete in Val di Isarco per connessione BBT" di Terma.</p>
A.058	PAB - Comitato Ambientale	Prot. 917092 del 16/11/2022	<p>Con riferimento al parere del Comitato ambientale del 11.04.2022, prot. n. 315669 al punto n. 19 e al punto 6.9 nella verifica dell'ottemperanza: La documentazione andrà integrata in merito all'inserimento paesaggistico in analogia alle risultanze del tavolo tecnico del piazzale di Varna.</p>
A.059	PAB - Comitato Ambientale	Prot. 917092 del 16/11/2022	<p>Per i punti rimanenti della richiesta di verifica di ottemperanza: Si prende atto del recepimento delle prescrizioni da ottemperare in fase esecutiva come proposto nelle controdeduzioni nella verifica di ottemperanza e nella "scheda neppure esaminate".</p>

PRESCRIZIONI PER LA PROGETTAZIONE ESECUTIVA			
B.001	MIC	MIC SS- PNRR17062022000110 7-P	2. «Nel proseguo dell'iter progettuale e autorizzativo, per i tratti dell'opera che interferiscono con zone di vincolo paesaggistico e aree tutelate, laddove non siano percorribili alternative di tracciato, la Società proponente dovrà presentare uno studio finalizzato alla verifica puntuale degli impatti sui beni e sulle aree tutelate, del rispetto delle prescrizioni di tutela indiretta e un approfondimento progettuale di riqualificazione paesaggistica dei siti interferiti dall'intervento che definisca in modo dettagliato le opere di mitigazione e di compensazione in coerenza con i caratteri storico-paesaggistici e culturali dei luoghi.»
B.002	MIC	MIC SS-PNRR170620220001107-P	3. «Sulla base delle interferenze riscontrate dalla documentazione depositata, andranno considerate localizzazioni alternative per il Piazzale Varna destinato ai fabbricati tecnologici FA21, FA22, FA23 e la viabilità di accesso allo stesso che ricadono in una zona di rispetto paesaggistico nella quale vige un assoluto divieto di edificazione al fine di salvaguardare la continuità del quadro paesaggistico di pregio e la consistenza delle aree agricole. Qualora, per comprovate ragioni tecniche e d'esercizio non fosse possibile individuare aree alternative, si rimanda a quanto puntualmente indicato dalla Provincia Autonoma di Bolzano - Agenzia provinciale per l'ambiente e la tutela del clima nel proprio parere di competenza: «].] nella successiva fase di progettazione il progetto deve essere rielaborato riducendo la superficie dell'impianto, razionalizzando la viabilità e ricorrendo alla costruzione in interrato in conformità all'andamento del pendio, proseguendo quegli obiettivi di qualità paesaggistica propri delle grandi opere e costitutivi del paesaggio antropico di pregio. La disposizione isolata nel pendio, le dimensioni e la configurazione dell'opera e dei fabbricati previsti (FA21, Fabbricato Tecnologico e FA22, Cabina TE) nonché la viabilità di accesso al piazzale (NV51_02) e quella di collegamento alla viabilità agricola esistente, costituiscono un notevole impatto paesaggistico e danno origine ad un elevato consumo del suolo, contrastando con i fondamentali principi della tutela del paesaggio e dello sviluppo sostenibile del territorio. In considerazione delle dimensioni dell'impianto e della distanza dal centro abitato l'intervento è fonte di dispersione insediativa. Con riferimento alla densità infrastrutturale esistente, si chiede di verificare l'utilizzo allo scopo delle aree intercluse tra la linea ferroviaria e il tracciato dell'Autostrada A22 - individuate come AS_02, aree di stoccaggio temporanea e limitrofe che presentano un modesto valore ecologico e testimoniale e sono servite da viabilità esistente, seppure oggetto di prevista implementazione, priva di interferenze con i tracciati ciclopedonali. Si rammenta che la fascia limitare del bosco è classificata come castagneto e costituisce elemento di notevole valore paesaggistico oggetto di salvaguardia. La scala della viabilità di esercizio provvisoria e definitiva deve essere adeguata al contesto paesaggistico e ai reali flussi di traffico esistenti. L'impermeabilizzazione del suolo deve essere ridotta al minimo indispensabile e le aree di pertinenza degli edifici devono essere prevalentemente permeabili. Le coperture dei fabbricati sono da realizzare preferibilmente a verde estensivo integrato da elementi fotovoltaici»
B.003	MIC	MIC SS- PNRR170620220001107-P	6.1 «Ai fini di garantire omogeneità con le barriere antirumore già in uso si chiede che venga utilizzata la tipologia di barriere antirumore già messe in opera da RFI sulla linea ferroviaria del Brennero in Provincia di Bolzano».
B.004	MIC	MIC SS- PNRR170620220001107-P	6.2 «La Galleria Olimpia attraverso le p.f. 732/20 e 783/6 oggetto di coltivazione della cava "Reifer" (2019 305) riguardo alle mitigazioni e ai ripristini ambientali di questo tratto valgono le prescrizioni di cui al relativo studio preliminare ambientale»
B.005	MIC	MIC SS- PNRR170620220001107-P	6.4 «I fabbricati della linea ferroviaria storica della Val Pusteria sono vincolati ai sensi della tutela degli insiemi (art. 11, LP9 2018) per la loro continuità figurativa e il valore testimoniale delle loro caratteristiche costruttive. Le implementazioni operate in anni recenti sono caratterizzate da una propria immagine coordinata tesa a dialogare per configurazione e scelta dei materiali e dei loro trattamenti superficiali — con l'esistente. La configurazione del fabbricato della Fermata Naz Sciaives (FV01) deve pertanto nella successiva fase di progettazione tenere adeguatamente conto. In considerazione delle notevoli valenze materiche degli attuali muri di sostegno in blocchi di granito squadrati si ritiene opportuno configurare il fabbricato della fermata quale blocco monolitico in calcestruzzo boccardato»
B.006	MIC	MIC SS- PNRR170620220001107-P	6.5 «Il Piazzale Tecnologico (RS1_01) e la Cabina TE (FA01) disposti al limite del parcheggio sono elementi isolati di notevole impatto visivo ed estranei al quadro paesaggistico. Al fine di contrastare la dispersione edilizia, nella successiva fase di progettazione i fabbricati destinati ad ospitare le attrezzature elettromeccaniche devono essere integrati a quello della fermata e realizzati, per quanto compatibile, interrati».
B.007	MIC	MIC SS- PNRR170620220001107-P	6.6 «La GA07 è destinata a sostituire l'attuale ponte di scavalco della ferrovia al km 3+370 e costituisce la premessa per realizzare la nuova viabilità comprensiva della rotatoria (NV04). Al riguardo si rimarca che il ponte in pietra della SS49 è un viadotto coevo alla linea storica inaugurata nel 1871 che - integrato dai muri in blocchi di granito per il sostegno del versante - possiede una notevole valenza materica e un elevato valore testimoniale che devono essere conservati. Il materiale proveniente dalle demolizioni dei tratti oggetto di costruzione del nuovo fabbricato della stazione deve essere recuperato e adeguatamente riutilizzato nelle immediate vicinanze».
B.008	MIC	MIC SS- PNRR170620220001107-P	6.7 «Il nuovo svincolo (NV04) confluisce con la conservazione del bene storico-artistico "Edicola sulla strada dopo Fortezza" (p.ed. 53 C.C. Sciaives, DM del 08/05/1950) e pare sovradimensionato rispetto ai flussi di traffico sulla SP 151. Qualora oggetto di intervento, si chiede di perseguire di intesa con il Comune di Naz-Sciaives e la competente Ripartizione Infrastrutturale della PAB una configurazione dello spazio libero che trascenda la mera soluzione viabilistica e valorizzi i preesistenti elementi di pregio (edicola con albero) salvaguardando e implementando la viabilità ciclopedonale».
B.009	MIC	MIC SS- PNRR170620220001107-P	6.9 «Il Posto Movimento Naz Sciaives - realizzato a raso della sede stradale della SS 49 della Pusteria costituisce, con il suo Piazzale Tecnologico (RS1_04) in rilevato, un'artificiale estensione dello spazio destinato alla viabilità e un notevole ostacolo alla percezione del paesaggio libero. Qualora non fosse possibile concentrare le apparecchiature elettromeccaniche nel fabbricato della fermata, queste devono essere disposte in un fabbricato interrato nel pendio localizzato di preferenza in prossimità della linea ferroviaria, riducendo al minimo le caratteristiche geometriche della nuova viabilità di accesso (NV05) e prestando attenzione all'interferenza con il sentiero escursionistico 9B / trattabile Putzer»
B.010	MIC	MIC SS- PNRR170620220001107-P	6.10 Dovranno essere adottate le seguenti accortezze progettuali: «I muri di sostegno realizzati in prossimità o continuità di murature esistenti devono essere adeguati per colore e superficie a quelli esistenti. Le coperture dei fabbricati sono da realizzare preferibilmente a verde estensivo e accompagnato dalla posa di elementi fotovoltaici. L'estradosso delle opere d'arte (imbocchi galleria Olimpia e le gallerie artificiali non coperta da viabilità) deve essere ricoperto da materiale unifero della spessore minimo di 50 cm e rinverdito. Le barriere fonoassorbenti devono essere preferibilmente affiancate da piantumazioni e rinverdimenti tesi a ridurre l'impatto visivo».

PRESCRIZIONI PER LA PROGETTAZIONE ESECUTIVA		
C.001	MITE	<p>Stralciare dal progetto il collegamento tra la variante della linea storica San Candido-Forzezza e il nuovo tracciato della variante della Val di Riga, nello specifico il rilevato RI31, ad eccezione delle opere strettamente necessarie ad una futura ricongiunzione della linea, finché non sarà definito quali saranno i futuri utilizzi della linea di collegamento diretto San Candido-Forzezza nella revisione dell'Accordo Quadro vigente tra RFI e Provincia Autonoma di Bolzano.</p> <p>Nel caso in cui, entro 10 anni dal presente Parere, tale accordo non sarà definito e la linea risulterà ancora non utilizzata si richiede il disarmo e il ripristino ambientale della stessa.</p>
C.002	MITE	<p>In sede di progettazione esecutiva, il Proponente integri il piano di mitigazione degli NO2 e CO2 prevedendo l'uso di mezzi pesanti almeno euro 5 e individui anche un piano per la logistica dei trasporti che ottimizzando i percorsi riduca il numero di viaggi e i km percorsi.</p> <p>Le suddette misure dovranno essere rese vincolanti per l'Appaltatore e inserite nello SGA.</p>
C.003	MITE	<p>Dovranno essere definite con esattezza le sostanze che si prevede di utilizzare per la perforazione dei pali profondi, specificando le caratteristiche chimiche e chimico-fisiche degli stessi. In ogni caso dovranno essere utilizzati fluidi di lubrificazione non inquinanti e degradabili e fluidi di perforazione biodegradabili, allo scopo di evitare contaminazione delle falde.</p> <p>Le schede di sicurezza di dette sostanze dovranno essere trasmesse ad APPA Bolzano per una valutazione ed approvazione.</p>
C.004	MITE	<p>In fase di progettazione esecutiva, ritene che gli interventi di mitigazione acustica vadano integrati. Per quanto concerne il tratto definito come Ladestati fino a casa cantoniera "Obere Ladestati", vada verificata la possibilità di configurare il terreno e la scarpata del nuovo tratto ferroviario in modo tale da costituire un vallo con caratteristiche di buona protezione acustica in favore dell'abitato in zona Raul (protezione dal rumore generato sia dal nuovo tratto RFI che dalla SS49). Al fine di mitigare l'impatto acustico derivante dall'esercizio della nuova linea ferroviaria nel tratto RI03 si richiede di valutare la possibilità di un eventuale aumento in altezza della scarpata rinverdiata e piantumata, previa la razionale gestione delle acque superficiali, ripristinando la copertura boscata e gli elementi paesaggistici e le siepi esistenti sull'area RI12 al termine dei lavori. Al fine di garantire omogeneità con le barriere antirumore già in uso si chiede che venga utilizzata la tipologia di barriere antirumore già utilizzate sulla linea ferroviaria del Brennero in Provincia di Bolzano.</p> <p>Barriere fonoassorbenti devono essere preferibilmente affiancate da piantumazioni e rinverdimenti tesi a ridurre l'impatto visivo.</p> <p>Dopo aver inserito tali misure verificare che comunque vengano rispettati i limiti su tutti i ricettori incluso il ricettore 3001, per il quale la stima modellistica previsionale ha evidenziato valori prossimi al limite di legge.</p> <p>In merito alla viabilità esistente, dovranno essere eseguite analisi delle sorgenti insistenti sul territorio e interferenti con l'opera proposta secondo quanto previsto dal D.M. 29/11/2000 All. 4 (concorsuali).</p> <p>La valutazione della concorsualità dovrà essere effettuata tenendo in considerazione i vari casi di interferenza delle infrastrutture di trasporto secondo quanto previsto da All. 4 del DM. 29/11/2000 e dovrà essere verificata dall'APPA Bolzano.</p> <p>A valle del ricalcolo, si richiede il completamento del documento Livelli Acustici in facciata Stato di Fatto, Ante Mitigazioni e Post Mitigazioni, con la definizione, per ogni ricettore censito, dei livelli di soglia ottenuti nel calcolo della concorsualità ai sensi dell'All. 4 del DM. 29/11/2000 e verificato da APPA Bolzano.</p> <p>Nel caso di superamenti, si dovranno implementare idonee misure mitigative che consentano il rispetto dei limiti.</p>
C.005	MITE	<p>Le attività connesse alla realizzazione del Viadotto sul Fiume Isarco VIDI1 non devono determinare un degrado dello stato delle formazioni forestali e rupestri presenti sui due versanti della valle. Per questo motivo il cantiere per la realizzazione delle opere di fondazione deve essere organizzato mediante un piano di lavoro che, a partire dalle opere propedeutiche, tenga conto della necessità di non interferire con eventuali nidificazioni in corso; tale piano di lavoro deve essere integrato nell'ambito del Sistema di Gestione Ambientale che l'Appaltatore deve predisporre in ogni caso, deve essere ridotta al minimo indispensabile l'asportazione di vegetazione sui versanti della forra, e devono essere controllate le emissioni di rumore, luce e polveri verso il fondo della valle.</p>
C.006	MITE	<p>a) Valutare la possibilità ricollocare il Piazzale di Varna presso le aree intercluse tra la linea ferroviaria e il tracciato dell'Autostrada A22 - individuate come AS.02, area di stoccaggio temporanea e limitrofe - che presentano un modesto valore ecologico e testimoniale e sono servite da viabilità esistente. Se ciò non fosse possibile si chiede di ridurre il più possibile le dimensioni del piazzale.</p> <p>b) Per quanto riguarda l'area di cantiere AS.01, il perimetro dell'area dovrà essere rivisto per evitare l'occupazione del nuovo meato, al fine di conservare la varietà di meati attualmente esistenti.</p>
C.007	MITE	<p>Prima dell'inizio dei lavori, il Proponente dovrà presentare l'aggiornamento del Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da Scavo (PUT) secondo le prescrizioni seguenti.</p> <ul style="list-style-type: none"> - tutti gli elementi di cui al DPR 120/2017 devono essere censiti in funzione della modifica del progetto dovuta all'interferenza della cava (Reifer), che porterà ad una revisione della gestione complessiva dei materiali. Si chiede anche di rivalutare i depositi finali, verificando la possibilità di evitare l'utilizzo del deposito R42 sito in zona agricola di interesse paesaggistico e di particolare rilievo dal punto di vista della biodiversità. Nel caso sia necessario mantenere il deposito R42 di ridurre il più possibile le dimensioni e prevedere il ripristino, come indicato nella Condizione Ambientale n. 9. - il Proponente quantifichi il volume dei materiali provenienti dalle perforazioni di pali e diaframmi con bentonite; dovrà inoltre caratterizzare detti materiali in corso d'opera, al fine di valutarne la conformità ai requisiti di cui all'art. 4 comma 1 del DPR 120/2017, garantendo che la presenza degli stessi non porti pregiudizi per l'ambiente o pericoli per la salute umana.

C 008	MITE	<p>in_amb_MITE_REGISTRO_UFFICIALE_I_0076069_17-06-2022 Pareere n.12 del 20/06/2022</p>	<p>Il Progetto di Monitoraggio Ambientale deve essere modificato ed integrato secondo le indicazioni sotto elencate per ciascuna componente considerata:</p> <p>Atmosfera Aggiornare il piano di monitoraggio atmosferico inserendo il monitoraggio dei PM2.5, anche in relazione ai possibili effetti di cumulo con il deposito Forch del BBT. La modalità, localizzazione, durata e periodo di rilievo delle misure e dei punti di monitoraggio dovranno essere validate da APPA Bolzano, utilizzando per le misure le norme tecniche più aggiornate.</p> <p>Acque sotterranee Per la caratterizzazione quantitativa (livello di falda) e qualitativa si dovrà verificare la funzionalità e l'idoneità dei punti di monitoraggio esistenti (ASO 1, ASO 4 e ASO 5) coincidenti con sondaggi esistenti e, nel caso, prevederne la messa in funzione o, qualora non fosse possibile, occorrerà procedere alla realizzazione di nuovi piezometri in aree limitrofe, eventualmente aggiornando la posizione del relativo piezometro di monte/valle qualora lo spostamento non consentisse più la correlazione tra i dati di monte e di valle.</p> <p>Aggiornare la durata del monitoraggio ed i parametri chimici e chimico-fisici da ricercare. La durata del monitoraggio sarà nella fase AO di 12 mesi con 4 campagne da eseguirsi prima dell'inizio lavori con frequenza trimestrale, nella fase CO di 3 anni con frequenza trimestrale e nella PO di 12 mesi con frequenza trimestrale.</p> <p>Oltre ai parametri già indicati nel monitoraggio dal Proponente, si dovrà procedere nelle determinazioni dei seguenti parametri chimici in tutte le 3 fasi (AO, CO, PO): idrocarburi totali, TOC, solfati, nitrati, alluminio, arsenico, manganese, azoto ammoniacale, mercurio, IPA, solventi clorurati, MTBE, BTEX, tensioattivi ionici e non ionici.</p> <p>Per i parametri chimico-fisici da determinare in situ sia all'atto del campionamento chimico che quantitativo - oltre al pH, temperatura e conducibilità elettrica già indicati nel monitoraggio dal Proponente, determinare anche il potenziale redox.</p> <p>Geologia, geomorfologia Si dovrà integrare il PMA dettagliando e sistematizzando, analogamente alle altre componenti ambientali, quanto previsto nella documentazione, anche a seguito della richiesta di integrazioni, in relazione ai monitoraggi per il controllo delle condizioni di stabilità delle aree in prossimità degli scavi della Galleria Olimpia, del Ponte sul Fiume Isarco e delle aree potenzialmente instabili lungo il tracciato.</p> <p>Biodiversità Le attività di monitoraggio previste devono essere così integrate: <ul style="list-style-type: none"> - il monitoraggio VEG 9 – indagine di tipo "4" (Monitoraggio dello stato di conservazione dei cumuli di suolo vegetale depositati in cantiere) deve prevedere anche il rilievo della presenza di specie alloctone a comportamento invasivo di rilevanza unionale, nazionale e regionale. Nel caso in cui se ne rilevi la presenza, devono essere messe in atto azioni di controllo specifiche; - il monitoraggio VEG4,1 – indagine di tipo "C" (Censimento e analisi floristica) deve essere condotta anche in un secondo punto, localizzato in corrispondenza dell'area individuata come Deposito RM2, con particolare riferimento all'area di ecotono tra ambiente boscato e area prativa; - le aree individuate per la realizzazione di ulteriori interventi di impianto di formazioni naturali devono essere oggetto di monitoraggio mediante indagine VEG 8 – indagine di tipo "3" (Monitoraggio delle specie vegetali messe a dimora); - tutte le attività di monitoraggio della Fauna saranno condotte, in AO e in PO per un periodo di un anno. </p> <p>Rumore In fase di progettazione esecutiva, dovrà essere aggiornato ed integrato il Piano di Monitoraggio identificando il numero e la posizione dei punti RUF. La modalità, localizzazione, durata e periodi di rilievo delle misure di rumore dovranno essere sottoposte alla valutazione di APPA Bolzano.</p> <p>Vibrazioni In fase di progetto esecutivo i punti VIF vanno rivisti identificando il numero e la posizione e le misure dovranno essere svolte secondo la UNI 9614:2017, evidenziando potenziali situazioni di criticità.</p> <p>Inoltre, la modalità, localizzazione, durata e periodi di rilievo delle misure delle vibrazioni dovranno essere sottoposte alla validazione di APPA Bolzano.</p> <p>Restituzione dei dati Integrare il PMA con le modalità di scambio delle informazioni dei monitoraggi sia in termini di rapporti periodici che in formato digitale che dovranno essere concordate con il MITE.</p> <p>I risultati dei monitoraggi ambientali previsti dal PMA dovranno essere raccolti in rapporti periodici oltre che condivisi attraverso il Sistema informativo che sarà reso disponibile. Tali rapporti dovranno essere trasmessi al MITE e all'Agenzia per l'ambiente e il clima, provincia Autonoma di Bolzano con periodicità semestrale.</p>
-------	------	--	---

PRESCRIZIONI PER LA PROGETTAZIONE ESECUTIVA			
D.001	CSLLPP	Parere n. 97/2020 del 29.07.2021	L'intervento NV51_02 prevede un'asse stradale di sviluppo di circa 750m con una sezione caratterizzata da un'unica corsia e piazzola per consentire l'incrocio di veicoli. Tale soluzione, prevista come viabilità a destinazione particolare, può essere realizzata previa valutazione delle condizioni di marcia dei veicoli di cui si prevede il transito. Si ritiene che debbano essere verificate le condizioni di visibilità nei primi 300m circa, caratterizzati da un'immissione in curva, dalla presenza di due accessi, anch'essi in curva, e la piazzola per lo scambio.
D.002	CSLLPP	Parere n. 97/2020 del 29.07.2021	Per l'area (tratto iniziale, ndr) sono stati considerati, anche i valori delle deformazioni misurabili attraverso dati satellitari che evidenziano spostamenti dell'ordine di grandezza di pochi millimetri anno molto distribuiti lungo il tracciato. Questi dati sono stati ritenuti dai progettisti non significativi. A riguardo si ritiene necessario comunque sviluppare ulteriori livelli di approfondimento anche attraverso uno specifico sistema di monitoraggio.
D.003	CSLLPP	Parere n. 97/2020 del 29.07.2021	Per quanto attiene ai livelli previsti nelle successive fasi progettuali andrà perfezionata la caratterizzazione geotecnica dei materiali utilizzati, al fine di verificare la congruenza delle ipotesi di progetto con quanto si andrà a porre in opera. Dovranno altresì essere e definirne in dettaglio le procedure di qualificazione del materiale da porre in opera e le procedure di compattazione e controllo di qualità del materiale posto in opera.
D.004	CSLLPP	Parere n. 97/2020 del 29.07.2021	Nei profili geotecnici longitudinali si notano estesi tratti del tracciato ove la successione stratigrafica delle diverse unità litologiche, del tutto priva di informazioni oggettive, deriva da mere interpretazioni ed è quindi soggetta a significative incertezze (es.: Profilo geotecnico n.1/4, tra pk 0+500 - pk 1+500). Considerato che una interpretazione soggettiva della successione stratigrafica del sottosuolo può inficiare l'attendibilità dei modelli di calcolo e il dimensionamento di diverse opere d'arte, si raccomanda di riportare nei profili geotecnici solo dati e informazioni certe. Dagli stessi profili si evince che mancano sondaggi in un tratto di circa 1160 m tra pk 3+412 e pk 4+570; similmente, si nota l'assenza o la carenza di sondaggi per alcune opere d'arte significative (es: gallerie artificiali GA05, GA06). Per le successive fasi progettuali appare necessario colmare tali lacune, e integrare le indagini con ulteriori prove geofisiche tipo Down-Hole (quelle attualmente disponibili sono solo 3) e con prove penetrometriche continue tipo DPSH.
D.005	CSLLPP	Parere n. 97/2020 del 29.07.2021	Gli elaborati agli atti indicano che le due pile e la Spalla B, che appoggiano sulla roccia filadica, sono fondate con micropali, mentre per la Spalla A, poggiante sulla unità litologica UG1b, sono previsti pali trivellati di grande diametro (Φ1200 lunghi 15m); considerato che detto litolo è costituito da ghiaie sabbiose con frequenti trovati granitici, la cui presenza può generare significative difficoltà nella trivellazione dei pali, si suggerisce di valutare la possibilità di fondare anche la Spalla A tramite micropali, analogamente alle altre strutture fondati del ponte.
D.006	CSLLPP	Parere n. 97/2020 del 29.07.2021	Considerata la notevole acclività dei versanti - specie in corrispondenza della Pila 2 - nelle successive fasi di progettazione sarà necessario dedicare massima attenzione e approfondimento alle verifiche di stabilità globale delle due pile; a tal fine, è necessario prevedere sin d'ora un rilievo geomeccanico di dettaglio in corrispondenza della fondazione di ciascuna pila, da effettuare con tecniche tradizionali o, alternativamente, tramite APR.
D.007	CSLLPP	Parere n. 97/2020 del 29.07.2021	Per alcune opere (gallerie artificiali, sottovia e sottopassi) da realizzare in adiacenza a pre-esistenze e che prevedono fasi di realizzazione piuttosto articolate, si evidenzia la necessità di predisporre un adeguato piano di monitoraggio.
D.008	CSLLPP	Parere n. 97/2020 del 29.07.2021	Per i corsi d'acqua minori (...) Per la valutazione della portata nella sezione (...) la metodologia usata è convincente, previa la verifica dell'aggiornamento delle analisi pluviometriche utilizzate.
D.009	CSLLPP	Parere n. 97/2020 del 29.07.2021	Tuttavia è opportuno che anche nelle interferenze IN03 e IN05 i tombini siano di tipologia scatolare con altezza di 2,0 m, considerando anche le incertezze nella determinazione delle portate in bacini con superfici che diffondono di un ordine di grandezza. Si ricorda che la tipologia adottata deve in ogni caso consentire il passaggio di animali. Per tutti gli attraversamenti e le relative opere di prelievo idraulico valgono le stesse considerazioni sviluppate con riferimento all'interferenza IN02.
D.010	CSLLPP	Parere n. 97/2020 del 29.07.2021	Vanno dimensionati i bacini di laminazione/dispersione (IN21) a servizio delle interferenze IN01 e IN04, con particolare attenzione alla minimizzazione dell'impatto ambientale di eventuali sversamenti.
D.011	CSLLPP	Parere n. 97/2020 del 29.07.2021	Per il tipologia delle stazioni di sollevamento è opportuno inserire una pompa di sentina per lo svuotamento della vasca a fine evento.
D.012	CSLLPP	Parere n. 97/2020 del 29.07.2021	Si raccomanda di predisporre elaborati di maggiore dettaglio nei successivi livelli di progettazione.
D.013	CSLLPP	Parere n. 97/2020 del 29.07.2021	Relativamente alla barriera BA1 è opportuno che il progettista riveda l'opera di mitigazione acustica sia relativamente alla posizione dei ricettori (con particolare riferimento al ricettore 3001) sia relativamente alla scarsa efficacia della stessa. Infatti, relativamente al ricettore 3005, l'attenuazione introdotta dalla barriera acustica sono al massimo pari a 0,9 dB e consentono di riportare i livelli previsti sul ricettore ad un livello inferiore al valore limite stabilito dalla normativa tra 0,3 e 0,1 dB. Tale situazione, considerando l'incertezza introdotta dal modello di simulazione e considerando la mancata taratura sul terreno del modello di simulazione a causa della situazione pandemica, non assicura una cautelativa e adeguata protezione dei ricettori oggetto di superamento. A tal proposito è opportuno che venga valutato il parametro incertezza relativo al modello di simulazione, come stabilisce la normativa UNI sull'argomento.
D.014	CSLLPP	Parere n. 97/2020 del 29.07.2021	Relativamente alla barriera BA2, si ritiene opportuno che venga chiarita la difformità tra la posizione del ricettore 1008 indicata nell'elaborato Schede di censimento dei ricettori ed il posizionamento indicato nella Planimetria degli interventi di mitigazione (Tav. 3 di 4). Tale chiarimento dovrà riguardare anche il ricettore 1003 "proteito" dalla barriera BA1.
D.015	CSLLPP	Parere n. 97/2020 del 29.07.2021	Dovranno inoltre essere effettuate apposite analisi per il rilievo del traffico sulla viabilità potenzialmente interessata dal traffico dei mezzi pesanti che trasporteranno il materiale a destinazione e gli esiti di tali verifiche dovranno essere tenuti in considerazione nella scelta dei siti di conferimento. Nell'ambito delle analisi di valutazione dell'idoneità delle aree di destinazione è opportuno considerare anche gli eventuali effetti negativi che i flussi dei mezzi di cantiere potrebbero arrecare alla rete interferita in termini di riduzione della qualità della circolazione, di impatto sulla sicurezza e sull'ambiente (rumore, polveri) e prevedere l'adozione delle più opportune misure di compensazione. Nel documento esaminato, non sembrano adeguatamente valutate le caratteristiche costruttive della rete stradale che potrebbe essere interessata dal transito dei mezzi di cantiere, sia in termini di instabilità sulle opere d'arte esistenti sia in termini di danni che potrebbero essere provocati sulle pavimentazioni.
D.016	CSLLPP	Parere n. 97/2020 del 29.07.2021	Per quanto attiene alla stabilità geomorfologica più generale (...) si ritiene in ogni caso che i versanti dovranno essere oggetto di una attenta valutazione delle irregolarità morfologiche che caratterizzano le sponde della forra, anche in relazione a fenomeni profondi (...). Si ritiene pertanto opportuno prevedere un sistema di monitoraggio teso a valutare nel tempo gli eventuali fenomeni di deformazione lenta dei fianchi della forra, che nel tempo potrebbero indurre stati di coazione non previsti nella struttura del ponte.

PRESCRIZIONI PER LA FASE REALIZZATIVA			
B.011	MIC	MIC_SS- PNRR170620220001107-P	1.1 «Prima dell'inizio dei lavori, la Società Proponente dovrà condividere con l'Ufficio Beni Archeologici della Soprintendenza provinciale ai Beni culturali della Provincia di Bolzano la Relazione Archeologica prevista ai sensi del comma 1 dell'art. 25 del D.lgs. 50/2016 nella quale si adeguatamente rappresentato il rischio archeologico.»
B.012	MIC	MIC_SS- PNRR170620220001107-P	1.2 «La data di inizio dei lavori, il nome della ditta archeologica indicata e l'importo dell'incarico, dovranno essere comunicato all'Ufficio beni archeologici per debito controllo con un anticipo di 10 giorni. Tutte le comunicazioni dovranno avvenire tramite indirizzo PEC.»
B.013	MIC	MIC_SS-PNRR170620220001107-P	1.3 «I lavori di sbancamento previsti dovranno essere effettuati sotto controllo archeologico. Qualora nel corso del controllo dei lavori venissero in luce strati o strutture di interesse archeologico, dovranno essere effettuati scavi archeologici sistematici ai sensi del D.lgs 42/2004 Codice dei Beni culturali e del paesaggio. Secondo le disposizioni di legge (art. 25 del D.Lgs del 18.04.2016, n. 50 e successive modifiche e integrazioni; art. 28 del D.Lgs 42 del 2004) il committente in caso di lavori edili pubblici si assume i costi della archeologica preventiva e della sorveglianza dei lavori come pure dello scavo archeologico esaustivo, fermo restando che la direzione degli interventi archeologici è in ogni caso di competenza dell'Ufficio dei Beni archeologici (cfr. art. 83 del Codice dei Beni culturali e del paesaggio, D.Lgs. 42/2004). Nel caso di scoperta di resti archeologici di eccezionale importanza l'Ufficio Beni archeologici potrà richiederne la conservazione. La ditta incaricata dal Proponente è tenuta a presentare ogni settimana al l'Ufficio Beni Archeologici una relazione scritta sui risultati ottenuti. L'Ufficio Beni archeologici dichiara per iscritto la conclusione degli scavi archeologici.»
B.014	MIC	MIC_SS-PNRR170620220001107-P	6.12 «Riguardo al tombamento del materiale di scavo residuo si precisa che la copertura boscata e gli elementi paesaggistici e le siepi esistenti sull'area RI12 devono essere ripristinati al termine dei lavori. Al fine di mitigare l'impatto acustico derivante dall'esercizio della nuova linea ferroviaria nel tratto RI03 si ritiene paesaggisticamente compatibile un eventuale aumento in altezza della scarpata rinverditata e piantumata, previa la razionale gestione delle acque superficiali»
B.015	MIC	MIC_SS- PNRR17062022 0001107-P	6.13 «Riguardo all'area RI42 confinante con area di tutela paesaggistica "Gola del fiume Rienza" si rimarca che la viabilità provvisoria al termine dei lavori deve essere ricondotta alle caratteristiche di quella agricola»
B.016	MIC	MIC_SS- PNRR17062022 0001107-P	7.1. Per quanto riguarda i beni appartenenti al patrimonio storico-artistico-culturale presenti nel Comune di Varna, ed elencati nel parere, deve essere realizzato il ripristino dello stato dei luoghi, così come il ripristino delle condizioni di visibilità e fruibilità degli oggetti sottoposti a tutela, al termine dei lavori.
B.017	MIC	MIC_SS- PNRR170620220001107-P	7.2. Durante i lavori dovranno essere messe in atto tutte le necessarie precauzioni atte ad evitare un danneggiamento diretto del bene tutelato o danni dovuti a modificazioni dello stato dei luoghi adiacenti. Per quanto concerne l'«Edicola per Fortezza», sita in Comune di Naz-Sclaves, C.C. Scaves, p.ed. 53, provvedimento di vincolo ministeriale del 08/05/1950 e direttamente coinvolta dai lavori per la realizzazione del cantiere operativo CO.04 posizionato tra la SS49 della Val Pusteria e la rampa di accesso alla strada stessa, il parere positivo è condizionato alla conservazione della stessa in sito. I necessari provvedimenti per la messa in sicurezza dell'edicola durante i lavori di esecuzione della variante ferroviaria dovranno essere concordati con il funzionario/a di zona dell'Ufficio Beni Architettonici ed Artistici.

PRESCRIZIONI PER LA FASE REALIZZATIVA		
C.008	MITE	<p>Il Sistema di Gestione Ambientale relativo alle attività di cantiere, predisposto dall'Appaltatore secondo quanto previsto dal Progetto Ambientale di Cantierizzazione, dovrà essere soggetto alle azioni di auditing interno ed esterno previste dalla norma UNI EN ISO 14001:2015 o dal Regolamento EMAS (CE) 1221/2009.</p> <p>Il Piano di Contratto e Misurazioni Ambientali previsto dal Sistema di Gestione Ambientale delle attività di cantiere deve essere coordinato con il Progetto di Monitoraggio Ambientale.</p>
C.010	MITE	<p>a) L'area di Deposito R42, che si prevede sia utilizzata per il deposito definitivo di materiale di escavazione e oggetto di rimodellazione morfologica, deve essere, a fine attività, ripristinata in modo da garantire la stessa funzione ecologica svolta attualmente, di ecotono tra area boscata e area prativa. In ogni caso, non ne deve essere prevista la trasformazione d'uso in ambito agricolo intensivo (coltura arborea).</p> <p>b) Nel corso delle attività di cantiere, deve essere sempre garantita l'integrità delle formazioni forestali circostanti.</p>

PRESCRIZIONI PER LA FASE REALIZZATIVA			
D.017	CELLP	Parere n. 617/2020 del 28.07.2021	In relazione alle eterogenee dimensioni dei ciottoli e dei blocchi, la riuscita e l'efficacia degli interventi di consolidamento con Jet Grouting, previsti sia dall'interno dello scavo sia dalla superficie, potrebbe non garantire le prestazioni richieste dal progetto. Sarebbe pertanto opportuno accertare l'effettiva conformità degli interventi di consolidamento ai requisiti geometrici e prestazionali richiesti già nelle successive fasi di sviluppo del progetto, prima dell'appalto dei lavori.