PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001)

LINEA FERROVIARIA ALTA VELOCITÀ/ALTA CAPACITÀ (AV/AC) TORINO-VENEZIA

TRATTA BRESCIA – VERONA. NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO OVEST

APPROVAZIONE DEL PROGETTO PRELIMINARE

CUP (F81H91000000008)

ALLEGATO 1

PRESCRIZIONI E RACCOMANDAZIONI

PARTE PRIMA – PRESCRIZIONI .………………………………… pag. 2

PARTE SECONDA – RACCOMANDAZIONI ……………………… pag. 7

**PRESCRIZIONI E RACCOMANDAZIONI**

Il soggetto aggiudicatore ovvero il soggetto realizzatore dell’opera dovrà:

# PARTE PRIMA – PRESCRIZIONI

## PIANO DI UTILIZZO

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

## PROGETTAZIONE DEFINITIVA

1. Affinare e ottimizzare le soluzioni progettuali atte a risolvere i punti di interferenza con le viabilità denunciati dalle realtà locali. Definire, d’intesa con gli Enti territoriali e fatte salve le eventuali richieste delle Soprintendenze, il progetto definitivo delle opere di mitigazione e compensazione ambientale, verificando la possibilità di interventi volti a migliorare l’uso del territorio in senso ambientalistico, nel rispetto del limite di spesa imposto dalla normativa in materia di opere compensative. (CTVIA n. 2543 del 27/10/2017; Regione del Veneto; DGR n. 1835/2017; Comune di Verona delibera n. 68/2017).
2. Presentare tutte le specifiche istanze di concessione, corredate dalle singole analisi di dettaglio, formulate per ogni attraversamento di corso d’acqua demaniale, illustrandone soluzione finale e fase cantieristica.
3. Definire in maniera più precisa sia i mezzi impiegati in cantiere che la tempistica operativa e le installazioni da prevedersi in ciascun cantiere, aggiornando la stima dei possibili impatti sulla qualità dell’aria alla luce della identificazione definitiva di tutte le aree di cantiere e delle rispettive attività in relazione ai ricettori (abitativi e sensibili) da esse interessati. (CTVIA n. 2543 del 27/10/2017)
4. In considerazione del fatto che i lavori saranno eseguiti in massima parte all’interno di un tessuto urbano fortemente urbanizzato e interessato da flussi di traffico elevati, nella fase di modellazione dovranno essere prese in considerazione anche le emissioni di inquinanti e di polveri generate durante le attività di preparazione delle aree di cantiere, escluse dal proponente nel progetto preliminare. (CTVIA n. 2543 del 27/10/2017)
5. Definire le scelte tecnologiche relative agli additivi utilizzati per l’esecuzione delle operazioni di perforazione, comprensive di tutte le schede tecniche dei prodotti utilizzati per esse, allegandole al progetto ambientale della cantierizzazione. (CTVIA n. 2543 del 27/10/2017)
6. Con particolare riferimento alle opere previste nel centro urbano di Verona, si ritiene opportuno che nel progetto sia garantito il rispetto dell’invarianza idraulica del territorio oggetto dell’intervento, con l’eventuale previsione delle adeguate opere di compensazione. (CTVIA n. 2543 del 27/10/2017)
7. Fornire una mappa con la localizzazione dei pozzi per l’approvvigionamento delle acque ad uso industriale. (CTVIA n. 2543 del 27/10/2017)
8. Ampliare la rete di misura delle quote piezometriche ad un numero più ampio possibile di pozzi presenti nell’area interessata, protraendola almeno per un arco temporale di un intero anno idrologico al fine di avere una miglior conoscenza del comportamento dell’acquifero in condizioni sia di piena che di magra. (CTVIA n. 2543 del 27/10/2017; Regione del Veneto DGR n. 1835/2017; Parere Consiglio superiore lavori pubblici (CSLP) n. 72/2017 del 09.03.2018).
9. Definire dettagliatamente le modalità operative e le procedure di emergenza per la messa in sicurezza della falda nel caso di sversamenti accidentali legati alla fase di stoccaggio dei materiali per impedire ad “accidentali” percolati di raggiungere le acque profonde attraverso terreni mediamente permeabili. (CTVIA n. 2543 del 27/10/2017)
10. Con riferimento alla necessità di realizzazione di pali profondi di fondazione in zone dove la falda ha una profondità maggiore ai 20 m, e quindi al limite dei livelli perforati, si richiede, una valutazione più dettagliata delle effettive opere in progetto e delle metodologie tecniche da adottare nei casi a rischio. (CTVIA n. 2543 del 27/10/2017)
11. Rielaborare le valutazioni relative alla protezione delle acque sotterranee dall’inquinamento e dal deterioramento, ai sensi del decreto legislativo 16 marzo 2009, n. 30, concernente “Attuazione della direttiva 2006/118/CE, relativa alla protezione delle acque sotterranee dall'inquinamento e dal deterioramento”, non presente nelle valutazioni del progetto preliminare. (CTVIA n. 2543 del 27/10/2017)
12. In relazione alle modalità di smaltimento acque, sia in fase di cantiere – anche prevedendo il caso di eventi metereologici importanti – che di esercizio, individuare, prima dell’inizio dei lavori, tutti i punti finali di recapito delle stesse, integrando la rete di monitoraggio con i punti di recapito delle acque di piattaforma e di cantiere, opportunamente trattate se necessario, in modo tale da valutare gli eventuali ulteriori impatti connessi e i relativi interventi di mitigazione. (CTVIA n. 2543 del 27/10/2017; Regione del Veneto DGR n. 1835/2017).
13. Rivedere lo studio acustico sulla base di quanto previsto dalla “Nota tecnica ISPRA in merito alle problematiche dei progetti di infrastrutture di trasporto lineari soggetti a VIA relativamente alla presa in considerazione degli aspetti connessi alla concorsualità con altre infrastrutture di trasporto” e, ove applicabili, alle indicazioni di cui all’allegato 4 del decreto del Ministero dell'ambiente 29 novembre 2000; aggiornare il censimento dei ricettori al momento della stesura del progetto definitivo, individuando i recettori tramite sovrapposizione ortofoto/tracciato e tramite le coordinate “GPS Gauss-Boaga” e dettagliare le scelte tecniche/operative adottate. (CTVIA n. 2543 del 27/10/2017; Regione del Veneto DGR n. 1835/2017).
14. Integrare il progetto con un approfondito e specifico studio relativo agli effetti vibrazionali, che quantifichi i livelli di vibrazione trasmessi e che minimizzi gli effetti di disturbo a carico dei ricettori posti in prossimità della linea ferroviaria, sia in fase di cantiere che nella successiva fase di esercizio. (CTVIA n. 2543 del 27/10/2017; Regione del Veneto DGR n. 1835/2017; CSLP. n. 72/2017 del 09.03.2017).
15. Estendere l’analisi degli impatti sui campi magnetici a tutti i ricettori ricadenti all’interno e a margine della distanza di prima approssimazione (DPA) dell’elettrodotto Rete Ferroviaria Italiana (RFI) in progetto (piloni n. 103 e n. 104 PAD 60+12); integrare i calcoli presentati con valutazioni tridimensionali in corrispondenza di cambi di direzione, di parallelismi e incroci con altre linee, come previsto dal decreto del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare 29 maggio 2008; presentare la documentazione di eventuali recettori ricadenti all’interno della fascia di rispetto e fornire i progetti delle varianti previste per gli elettrodotti di Terna e dell’Azienda generale dei servizi municipalizzati di Verona (AGSM). (CTVIA n. 2543 del 27/10/2017; Regione del Veneto DGR n. 1835/2017).
16. Integrare il progetto con fotosimulazioni relative all’inserimento dell’opera nel paesaggio, identificando alcuni punti di vista (statici e dinamici) dai quali si percepisca l’opera, per le seguenti sezioni: a) aspetti estetici dei manufatti e validità e modalità del loro inserimento; b) inserimento degli elettrodotti; c) opere di mitigazione, comprese le barriere acustiche. (CTVIA n. 2543 del 27/10/2017)
17. Sottoporre preventivamente alle valutazioni della competente Soprintendenza ogni fase successiva di progettazione, tenendo conto delle integrazioni già valutate positivamente dalla competente Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Verona, Rovigo e Vicenza nel parere endo-procedimentale n. 23922 del 12 ottobre 2017. (Ministero per i Beni e le Attività Culturali e del Turismo nota prot. UDCM 0001909 del 22/01/2018)
18. Provvedere all'esecuzione di un'ulteriore campagna di ricognizione di superficie, seguita da una serie di attività archeologiche, secondo i commi 8 e ss dell’articolo 25 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, da concordare nelle modalità di esecuzione con la competente Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Verona, Rovigo e Vicenza. (Ministero per i Beni e le Attività Culturali e del Turismo, nota prot. UDCM 0001909 del 22/01/2018)
19. Provvedere all’esecuzione di un’ulteriore campagna di indagini archeologiche preventive, il cui progetto dovrà essere approvato dalla competente Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Verona, Rovigo e Vicenza. (Ministero per i Beni e le Attività Culturali e del Turismo nota prot. UDCM 0001909 del 22/01/2018)
20. Provvedere all’esecuzione di una campagna di carotaggi a lettura geoarcheologica, da concordare nelle modalità di esecuzione con la competente Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Verona, Rovigo e Vicenza. (Ministero per i Beni e le Attività Culturali e del Turismo nota prot. UDCM 0001909 del 22/01/2018)
21. Ripristinare, nel territorio di tutti i Comuni interessati dall'intervento, negli ambiti dove il passaggio dei mezzi di cantiere lungo i tratti di viabilità pubblica (comunale etc.) determinerà un danno ai sedimi stradali, a fine lavori, le sole viabilità danneggiate dal transito dei mezzi, previa verifica in contraddittorio dello stato dei luoghi *ante* e *post operam*, da eseguirsi con l'ausilio di testimoniali di stato. (Regione del Veneto DGR n. 1835/2017; Comune di Verona delibera n. 68/2017 del 23/11/2017)
22. In merito agli aspetti elettrici, integrare gli elementi riportati nello Studio di impatto ambientale (SIA) per tener conto anche degli effetti delle reti preesistenti nel tessuto adiacente alle opere ferroviarie, valutando inoltre l’opportunità di adottare soluzioni di armamento che, oltre a ridurre il rumore e le connesse vibrazioni, determinino una riduzione sostanziale delle correnti vaganti associate alle tratte ferroviarie alimentate a 3 kVcc.
23. Adeguare le opere previste per risolvere l'interferenza tra la linea ferroviaria e via Carnia a quanto previsto dal progetto preliminare già redatto dal Comune per la strada mediana T4-T9 nel tratto compreso tra la rotatoria a nord delle linee ferroviarie e la prima rotatoria a sud della linea AV/AC. (Comune di Verona delibera n. 68/2017 del 23/11/2017)
24. Adeguare il sottopasso di via Carnia garantendo anche il transito ciclopedonale. (Comune di Verona delibera n. 68/2017 del 23/11/2017)
25. Garantire la continuità di Via Cason, sia veicolare che ciclopedonale, studiando una soluzione alternativa sviluppata in affiancamento nord all’infrastruttura ferroviaria. (Comune di Verona delibera n. 68/2017 del 23/11/2017)
26. Aggiornare la rilevazione delle interferenze anche alla luce di quanto comunicato da taluni gestori nel corso dell’iter di valutazione del progetto preliminare e curare, d’intesa con i medesimi, la progettazione delle relative risoluzioni. (Consorzio di Bonifica Veronese nota prot. 22122 del 20/12/2016; Wind Telecomunicazioni nota 1628 del 21/12/2016; Ministero della Difesa MO.TRA. nota prot. 0087793 del 15/11/2017; AGSM PEC del 10.04.2017).
27. Adeguare il progetto per la risoluzione dell'interferenza con l’Autostrada A22, prevedendo la realizzazione di un'unica opera per lo scavalco della linea "storica" e delle due nuove linee ferroviarie, assicurando sempre la disponibilità di due corsie per senso di marcia sull’asse autostradale e tenendo conto della necessità di allargamento della sede autostradale a tre corsie per senso di marcia. Al riguardo si dovrà provvedere, preventivamente all'inizio dei lavori, a stipulare tra RFI, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Direzione generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali – e concessionaria autostradale un apposito atto convenzionale. (Ministero delle infrastrutture – Direzione generale per la vigilanza delle concessioni autostradali nota prot. 4664 del 16/03/2017; Autostrada del Brennero S.P.A. note prot. DTG/31635 del 12/12/2016 e prot. DTG/2959 del 31/01/2017).
28. All'esito dei risultati di questa fase di indagini e dell'emersione di eventuali elementi archeologicamente significativi, questo Ufficio valuterà possibili ulteriori approfondimenti da svolgere nelle successive fasi progettuali. (Ministero per i Beni e le Attività Culturali e del Turismo nota prot. UDCM 0001909 del 22/01/2018).

## PIANO DI MONITORAGGIO

1. Prima dell’avvio dei cantieri, procedere all’effettuazione di apposite campagne di monitoraggio delle polveri prodotte dalle attività di cantiere (piste etc.) in fase *ante operam*, di durata pari a 30 giorni, in accordo con ARPA Veneto, dettagliando il coordinamento con essa sia sulle modalità di esecuzione dei controlli in corso d’opera che di interscambio dei risultati sulle caratterizzazioni eseguite. In merito alle precauzioni generali da attuare per ridurre la produzione e il sollevamento delle polveri, si prescrive quanto segue:
   1. bagnatura periodica delle aree di movimentazione materiale e dei cumuli;
   2. bagnatura periodica delle piste di cantiere, in funzione delle condizioni operative e meteorologiche;
   3. pulizia periodica delle strade pubbliche interessate dalla viabilità di cantiere, da valutare in accordo con le Amministrazioni locali;
   4. copertura dei mezzi pesanti adibiti al trasporto di inerti;
   5. limitazione della velocità dei mezzi all’interno dei cantieri, che non dovrà superare i 30 km/h;
   6. lavaggio delle ruote dei mezzi in uscita dal cantiere;
   7. installazione di dispositivi anti particolato sui mezzi operanti all’interno del cantiere e uso di veicoli omologati Euro 4/ Stage IIIB;
   8. informazione e formazione delle maestranze sulle prescrizioni impartite, al fine dì ridurre al minimo le dispersioni di polveri.

Tale monitoraggio dovrà essere esteso alla fase del corso d’opera, con frequenza trimestrale su tutti i punti monitorati in concomitanza alle attività più importanti dal punto di vista di emissione delle polveri nonché alla fase *post operam*–di esercizio, per una durata di 30 giorni ed eseguita in accordo con ARPA Veneto. (CTVIA n. 2543 del 27/10/2017; Regione del Veneto DGR n. 1835/2017).

1. Inserire nel Piano di monitoraggio ambientale (PMA) il monitoraggio della componente radiazioni non ionizzanti, in cui prevedere dei punti di monitoraggio *post operam* per tutti gli eventuali ricettori ricadenti all’interno nonché per quelli posizionati al limite della “DPA”. (CTVIA n. 2543 del 27/10/2017)
2. Aggiornare e ad estendere il piano di monitoraggio presentato nel SIA, concordandolo con ARPA Veneto, stabilendo — sia a livello procedurale che esecutivo — le modalità operative con le quali condurre i monitoraggi, i punti di campionamento, le strumentazioni da adottare, le modalità di misura, le frequenze, le durate, i parametri da rilevare e le modalità di restituzione dei dati, incluse le responsabilità annesse e connesse. Tale piano dovrà essere distinto nelle diverse fasi *ante operam*, in corso d’opera (cantiere) e *post operam* (esercizio). In questo piano dovrà essere data particolare attenzione a:
   1. prevedere il monitoraggio delle specie esotiche e invasive, in modo da attuare le misure adeguate al loro contenimento;
   2. prevedere il monitoraggio di tipo B con cadenza almeno trimestrale;
   3. prevedere un monitoraggio *post-operam* di almeno tre anni per verificare in maniera efficace gli effetti dell’opera e delle azioni di ripristino, mitigazione e compensazione.

Inoltre, in fase *ante-operam* dovrà prevedersi un cronoprogramma dei lavori aggiornato, che tenga conto degli eventuali elementi di novità che emergeranno nel corso della progettazione esecutiva e di ogni altra variazione che potrà prevedibilmente scaturire durante le procedure di approvazione presso gli Enti e le Autorità citati a vario titolo nel presente quadro prescrittivo. (CTVIA n. 2543 del 27/10/2017)

# PARTE SECONDA – RACCOMANDAZIONI

1. Valutare l’opportunità di arricchire la documentazione di monitoraggio presentata sul tema della vegetazione, della flora e della fauna, effettuando ulteriori sopralluoghi estesi almeno ai periodi primaverile e autunnale, in particolare nelle aree di intervento, in maniera da ricomprendere le varie fasi stagionali al di fuori delle quali non è possibile avere informazioni attendibili sulla reale presenza/assenza e abbondanza di alcune specie.(CTVIA n. 2543 del 27/10/2017)
2. Per i grandi alberi presenti nell’area interessata dal progetto, valutare l’opportunità di procedere alla caratterizzazione e georeferenziazione dei medesimi, riportandoli in apposite planimetrie, e individuare le opportune soluzioni per evitare ogni loro eventuale danneggiamento.(CTVIA n. 2543 del 27/10/2017)
3. Al fine di una migliore caratterizzazione della falda e delle caratteristiche geologiche e sismiche dell’area di studio, anche con riferimento ad eventuali fenomeni di liquefazione dei terreni, oltre alla realizzazione di nuove indagini ed all'aggiornamento delle misure della superficie freatica, si suggerisce di utilizzare informazioni e dati dagli studi e dalle cartografie di migliore dettaglio effettuati proprio nella zona di interesse, quali il Piano di assetto del territorio (PAT) del Comune di Verona, realizzato alla scala 1:10.000 e aggiornato al 2007, e lo studio di microzonazione sismica realizzato dal Comune di Verona, redatto alla scala 1:10.000 e in fase istruttoria regionale per il parere tecnico di competenza. (Regione del Veneto DGR n. 1835/2017)
4. Rispettare le considerazioni della Direzione Commissioni Valutazioni – Unità organizzativa Commissioni VAS-VINCA-NUVV, provvedendo, ove possibile, a:
   1. evitare il coinvolgimento di habitat, habitat di specie e specie tutelate dalle direttive comunitarie 92/43/Cee del 21 maggio 1992 e 09/147/Ce del 30 novembre 2009 con gli effetti, diretti ed indiretti, conseguenti agli interventi per la realizzazione del nodo in argomento (comprese le opere accessorie e complementari) e la relativa fase di esercizio. In tal senso va mantenuta invariata l’idoneità degli ambienti ricadenti nell’ambito di attuazione degli interventi in argomento rispetto alle specie di interesse comunitario, laddove è possibile o accertata la presenza in tale ambito secondo la deliberazione della Giunta regionale del Veneto 27 novembre 2014, n. 2200, ovvero andranno acquisite e mantenute superfici di equivalente idoneità per le specie segnalate;
   2. delimitare le aree di cantiere, sia fisse che mobili, con barriere per l’erpetofauna e con barriere fonoassorbenti ovvero, nel caso in cui ciò non fosse possibile, attuare altre misure precauzionali atte a ridurre il disturbo nei confronti delle specie di interesse;
   3. impiegare sistemi di illuminazione in grado di attenuare la dispersione luminosa e la modulazione dell’intensità in funzione dell’orario e della fruizione degli spazi e altresì rispondenti ai seguenti criteri: flusso luminoso modulabile, bassa dispersione e con lampade a ridotto effetto attrattivo (con una componente spettrale dell’UV ridotta o nulla) in particolar modo nei confronti di lepidotteri, coleotteri, ditteri, emitteri, neurotteri, tricotteri, imenotteri e ortotteri;
   4. dotare la viabilità, laddove non sia garantita la permeabilità a causa di opera in grado di generare barriera infrastrutturale, di idonei e sufficienti passaggi per la fauna (nel rispetto dei criteri per la sicurezza stradale) anche mediante passaggi per la fauna minore (tunnel per anfibi e rettili), preferibilmente con sezione quadrata o rettangolare (delle dimensioni minime 50 cm x 50 cm, da adeguare in funzione delle specie), con pendenza di almeno l’1 per cento (in modo da evitare ristagni d’acqua o allagamenti e dotati di aperture sul lato superiore, tramite griglie di aerazione, o sul lato inferiore a diretto contatto con il suolo), unitamente alle recinzioni di invito e ai dissuasori per l’accesso alla carreggiata. A tal fine possono essere adeguati anche gli attuali manufatti idraulici di attraversamento eventualmente interessati dal tracciato, nel rispetto dei criteri di sicurezza idraulica previsti, alla funzione di passaggio faunistico;
   5. attuare idonee misure in materia di limitazione della torbidità per tutti gli interventi che prevedono un coinvolgimento della locale rete idrografica, anche minore, garantendo altresì per scarichi dell’infrastruttura soluzioni progettuali in grado di non pregiudicare la qualità del corpo idrico per l’intera durata dei lavori;
   6. consentire l’attuazione degli interventi identificabili con “mitigazioni” solamente qualora rispettino gli obblighi fissati dall’articolo 6 (4) della direttiva 92/43/Cee;
   7. rispettare i divieti e gli obblighi fissati dal decreto del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare 17 ottobre 2007, n. 184, e successive modificazioni, dalla legge della Regione Veneto 5 gennaio 2007, n. 1 (allegato E) e dalla delibera della Giunta regionale del Veneto 27 maggio 2016, n. 786 (misure di conservazione); ai sensi dell’articolo 12, comma 3 del decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357 e successive modificazioni, per gli impianti in natura delle specie arboree, arbustive ed erbacee siano impiegate esclusivamente specie autoctone e ecologicamente coerenti con la flora locale e non si utilizzino miscugli commerciali contenenti specie alloctone;
   8. informare l’Autorità regionale per la valutazione di incidenza in merito alla fase attuativa dell’opera (comunicandone il cronoprogramma, e relativi aggiornamenti, e l’avvio e conclusione delle singole fasi operative) e in merito agli esiti del monitoraggio ambientale;
   9. estendere il monitoraggio anche agli habitat, habitat di specie e specie tutelate dalle direttive comunitarie 92/43/Cee e 09/147/Ce, al fine di misurarne la variazione del grado di conservazione secondo i sottocriteri definiti con decisione 2011/484/Ue dell'11 luglio 2011, in tutte le aree interessate dagli interventi in argomento (individuando opportunamente le unità ambientali omogenee per ciascun habitat e specie entro cui provvedere alla stima dei parametri corrispondenti alla condizione non soggetta alle interferenze – c.d. “bianco”).

(Regione del Veneto DGR n. 1835/2017)

1. Approfondire la tematica della classifica funzionale delle strade interessate, assicurando il rigoroso rispetto delle norme di progettazione stradale (decreti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 5 novembre 2001 e 19 aprile 2006). (Parere CSLP. n. 72/2017 del 09.03.2018)
2. Nello sviluppo progettuale ed in particolare nella relazione del progetto definitivo, il progettista dovrà dare conto del rispetto della normativa vigente in materia di abbattimento delle barriere architettoniche. (Parere CSLP. n. 72/2017 del 09.03.2018)
3. Nelle fasi successive della progettazione, verificare puntualmente la sicurezza delle opere tenendo conto, sulla base delle normative vigenti e con adeguata modellazione, di tutte le azioni ambientali ed antropiche agenti sulla struttura, in particolare definendo vita nominale e classe d'uso delle strutture ai fini della valutazione della risposta all'azione sismica. (Parere CSLP. n. 72/2017 del 09.03.2018)