

DEC VIA 420/2023 - MINISTERO DELLA CULTURA (prot. MIC_DG-ABAP_SERV V\04/07/2023\0023369-P)				
PRESCRIZIONE				RISCONTRO TECNICO
		OGGETTO DELLA PRESCRIZIONE	FASE DI ATTUAZIONE PRESCRITTA	
2		Assicurare l'inserimento paesaggistico e la mitigazione attraverso le seguenti modalita':		
	2.1	La limitazione ai soli ambiti strettamente necessari per vincere i dislivelli necessari alla realizzazione dei tratti di strada in sopraelevazione (sovrappassi, viadotti, ecc.), delle parti di tracciato realizzate in rilevato rispetto al piano di campagan, Nel caso in cui la realizzazione dei rilevati sia assolutamente imprescindibile per questioni idrauliche, gli stessi dovranno comunque ridotti al minimo indispensabile;	PROGETTAZIONE ESECUTIVA	L'altezza dei rilevati è stata limitata al minimo indispensabile sia per vincere i dislivelli necessari alla realizzazione dei sovrappassi e dei viadotti, sia per il rispetto delle leggi che regolamentano l'attraversamento dei corsi d'acqua, sia per le questioni connesse alla idrogeologia ed in particolare all'altezza della falda.
	2.5	dovrà essere mantenuto integro il reticolo idrico superficiale, evitando estese opere di tombinamento dei corsi d'acqua e dei fossi, modifiche delle loro sponde e della relativa vegetazione ripariale;	PROGETTAZIONE ESECUTIVA	La progettazione definitiva è stata redatta nel rispetto delle indicazioni fornite dal Consorzio di Bonifica Veronese nel corso delle varie interlocuzioni avvenute. Ulteriori approfondimenti di dettaglio saranno svolti nella fase di progettazione esecutiva.
	2.7	Sempre rispetto al tracciato principale, l'unica criticità puntuale rilevabile è l'estrema vicinanza del viadotto SanGiorgio rispetto all'omonimo antico oratorio (cfr. paragrafo "Beni Architettonici"), per cui si ritiene necessaria la valutazione di una possibile leggera modifica al tracciato del viadotto in modo da allontanarlo per quanto possibile dal citato Oratorio in direzione Sud-Ovest.	PROGETTAZIONE ESECUTIVA	La soluzione plano altimetrica proposta è l'esito del miglior compromesso per minimizzare, da un lato, l'impatto sull'Oratorio, dall'altro, sulle costruzioni agricole ed industriali presenti. La modifica del tracciato in prossimità del viadotto San Giorgio determinerebbe la traslazione del tratto stradale ad Ovest della Ferrovia, con la conseguente occupazione di una parte delle citate costruzioni agricole ed industriali, attualmente non interessate dal tracciato. In aggiunta, la campata centrale del viadotto, di scavalco della ferrovia, diventerebbe più lunga e pertanto sarebbe necessario aumentare l'altezza del sovrappasso al fine di mantenere inalterata la distanza tra l'intradosso della trave dell'impalcato ed il piano dei binari, distanza già condivisa ed approvata da RFI. Ulteriori approfondimenti di dettaglio saranno svolti nella fase di progettazione esecutiva.
3		Per gli aspetti paesaggistici dovranno essere recepite le seguenti prescrizioni:		
	3.1	svincolo Ca Brusà: lo svincolo risulta fortemente impattante ed esteso, ponendosi in prossimità del complesso della corte storica Ca Brusà e modificandone estesamente il circostante ambito agricolo ancora del tutto integro. Si suggerisce, al fine di ridurne l'impatto, di adottare una impostazione più semplice e compatta di tale svincolo, analoga a quella prevista sullo svincolo di Castel d'Azzano e quindi con tracciato principale sopraelevato, rotoriana di raccordo sottostante e rampe di accesso/uscita il più possibile affiancate alla SS 12;	PROGETTAZIONE ESECUTIVA	In relazione all'impatto ed alla eccessiva estensione dello svincolo di Cà Brusà, si premette che lo stesso si sviluppa totalmente all'interno della discarica di Cà Brusà, limitando la sottrazione di suolo vergine; detto posizionamento è il risultato di una serie di ottimizzazioni eseguite durante la progettazione definitiva e condivise con le Amministrazioni interessate nel corso dei tavoli tecnici promossi in tale fase dalla Regione. In considerazione della prescrizione del MIC, è stata valutata la fattibilità di taluni accorgimenti progettuali per minimizzare l'interferenza con la Corte di Ca' Brusà; con tali accorgimenti si potrà ridurre l'occupazione di circa 13 m per l'intera estensione del fondo. Eventuali soluzioni alternative non sono state valutate percorribili in quanto comporterebbero la traslazione dello svincolo di Cà Brusà verso Nord, con conseguente interessamento della limitrofa area denominata Corte Antica del 1600 e senza poter conseguire ulteriori significative riduzioni nell'occupazione della Corte di Cà Brusà, valutabili in circa altri 4 m. Ulteriori valutazioni di dettaglio potranno essere svolte nella fase di progettazione esecutiva.
	3.2	strada della Corte Bassa: si tratta di una strada integrativa di raccordo con la SS 12, di notevole impatto paesaggistico in quanto si sviluppa quasi completamente all'interno di un ambito agricolo del tutto integro e non infrastrutturato, alterandolo e frammentandolo in maniera incompatibile e irragionevole, data anche la natura della strada. Preso atto che la funzione di tale strada è quella di svincolare via Vigasio e via Scuderlando dal traffico pesante connesso alla grande area industriale di Castel d'Azzano Nord, si ritiene comunque indispensabile identificare un'alternativa di minor impatto, possibilmente contraddistinta da un più coerente ragionamento d'insieme basato sul prioritario sfruttamento della viabilità esistente e di quella in progetto più a Est, su via Ca' di David, che non presenta criticità e che potrebbe essere ancor più potenziata, anche a servizio della suddetta area industriale;	PROGETTAZIONE ESECUTIVA	Il collegamento in questione, richiesto dalle Amministrazioni interessate già in fase di progetto preliminare, si sviluppa per la gran parte del suo sedime lungo la viabilità esistente (via della Corte Bassa), distaccandosene per un brevissimo tratto allo scopo di bypassare l'omonimo centro abitato e garantire, al contempo, un maggiore livello di sicurezza rispetto a quello attuale. La strada collega l'estesa area industriale di Castel D'Azzano con lo svincolo di Ca' Brusa e di conseguenza con la nuova SS 12; detto collegamento è indispensabile perché dovrà sostituire l'attuale viabilità che utilizza il sovrappasso Ca' di David, da dismettere, in quanto il nuovo tracciato della SS 12 si svilupperà su parte del suo sedime nel tratto in parallelismo con la Ferrovia. In definitiva si ritiene che il progetto non comporti una frammentazione del contesto agricolo in cui si colloca, sviluppandosi per la gran parte lungo viabilità esistenti, senza alterare in modo significativo le quote dell'attuale piano viario e/o di campagna. Ulteriori valutazioni di dettaglio potranno essere svolte nella fase di progettazione esecutiva, tenendo in considerazione anche quanto prescritto dal comune di Castel d'Azzano in sede di CdS.
	3.3	svincolo Castel d'Azzano: la relativa compattezza di tale svincolo ne contiene in parte le criticità, che comunquepotrebbero essere ulteriormente ridotte tramite il necessario generale ridimensionamento di cui alla premessa. A breve distanza da tale svincolo è presente la corte Zera, ulteriore complesso rurale di antica origine la cui proprietà agricola verrebbe frammentata dalla nuova infrastruttura e che, sul tema, ha presentato una specifica osservazione. Si chiede di tenere conto di tale osservazione al di là dell'alternativa di tracciato proposta, che dal punto di vista paesaggistico non si ritiene migliorativa;	PROGETTAZIONE ESECUTIVA	Il tracciato della nuova SS12, nel tratto che precede e segue lo Svincolo in questione, permette di realizzare, con l'occupazione minima possibile, il raccordo tra il tratto in parallelismo con il tracciato ferroviario e la SP51a, consentendo così il successivo sviluppo del sovrappasso alla linea ferroviaria Bologna-Verona unitamente al ricongiungimento della nuova viabilità con l'attuale sede della SS12 nel tratto che precede la rotoriana di Isola della Scala. Il tratto in questione, per le descritte funzioni cui deve assolvere, è senza alcun dubbio quello a minore impatto rispetto ad altre soluzioni valutate. Anche la tipologia di Svincolo, evocato quale esempio positivo di svincolo "semplice e compatto" nel caso dello svincolo di Ca' Brusà, è certamente quello più compatto possibile nel rispetto delle norme che regolamentano la realizzazione dei raccordi tra la SS12 e la viabilità locale. La temuta frammentazione della proprietà denominata Corte Zera viene superata, se non azzerrata, dalla previsione della nuova viabilità interpodereale completata dalla previsione di due comodi sottopassi carrabili che danno continuità all'area in questione nei passaggi da est ad ovest. Ulteriori valutazioni di dettaglio potranno essere svolte nella fase di progettazione esecutiva.
	3.4	Svincolo Vigasio; per quanto riguarda lo specifico ambito dello svincolo, vale quanto detto in precedenza; L'infrastruttura accessoria ad esso connessa e posta a Est risulta particolarmente critica in quanto genera una nuova strada di raccordo che va ad interferire in modo irreparabile con l'impianto e l'immediato contesto della.Villa Veneta Giuliani-Colombo, eretta nel sec. XVII su progetto del grande architetto veronese Alessandro Pompei. Tale strada congiunge la SS 12 con un ambito prettamente agricolo e quasi completamente inediticato, nella frazione di Settimo di Buttapietra, a Ovest di un corso d'acqua tutelato, dove attualmente è presente un impianto stradale di tipo locale. L'impatto prodotto dalla suddetta strada di raccordo, come già riferito in sede di richiesta integrazioni, risulta gravissimo e riguarda l'intero e ancora integro contesto della villa, inclusi l'antico viale di accesso a Sud e il paesaggio agrario circostante che va inteso come una stratigrafia storico-geografica legata alla villa stessa, la cui alterazione appare del tutto incompatibile e irragionevole. La soluzione proposta in sede di integrazioni non risulta affatto migliorativa e, per questo, è da rigettarsi totalmente. Dato anche il contesto, si ritiene che l'unica alternativa percorribile per consentire l'accesso all'area industriale di Buttapietra posta a Est del corso d'acqua tutelato di cui sopra, sia lo spostamento a Nord dello svincolo Vigasio e la realizzazione di una breve strada di collegamento con il lato settentrionale dell'area industriale, eliminando di conseguenza tutte le opere relative al tracciato stradale più a Sud circostante la villa sino al sottopasso Ca' Bassa;	PROGETTAZIONE ESECUTIVA	Riguardo allo specifico ambito dello Svincolo e alla sua tipologia, vale quanto detto precedentemente per quello di Castel D'Azzano. Con riferimento all'interferenza tra la viabilità secondaria di progetto e la Villa Veneta Giuliani-Colombo, la soluzione presentata in riscontro alle richieste di integrazioni formulate in sede di Valutazione di Impatto Ambientale, in sostituzione della precedente, allontana il tracciato dal terreno circostante la Villa, lasciando integro il contesto della Villa ed inalterati i viali di campagna che ne consentono l'accesso, ivi incluso "l'antico viale di accesso a Sud". La nuova bretella di collegamento tra i due agglomerati industriali presenti, richiesta dalle Amministrazioni interessate nel corso dei tavoli tecnici promossi dalla Regione durante la fase di progettazione definitiva, si sviluppa parallelamente all'esistente via Ca' Bassa salvaguardando sia il corso d'acqua, sia gli accessi, sia la viabilità rurale esistente. Ulteriori valutazioni di dettaglio potranno essere svolte nella fase di progettazione esecutiva.
	3.5	rotonda Isola ingresso/Isola uscita e relativo raccordo stradale:tale infrastruttura accessoria, in particolare la diramazione più settentrionale coincidente con l'attuale via San Giorgio, è posta a pochi metri dall'omonimo e già citato oratorio e prevede la notevole modifica altimetrica e dimensionale dell'attuale capezzagno. Tale intervento pregiudica totalmente l'idilliaco contesto rurale in cui è inserito l'oratorio, ed è pertanto da rigettarsi totalmente. L'alternativa può essere facilmente prevista mantenendo inalterata via San Giorgio e realizzando più a sud le opere di raccordo con la vecchia SS 12 e di ingresso a Isola della Scala.	PROGETTAZIONE ESECUTIVA	Il progetto prevede l'allargamento dell'attuale via San Giorgio verso sud, mantenendo l'attuale configurazione del lato Nord e l'attuale configurazione altimetrica. Vengono migliorati, al fine di aumentarne la sicurezza, gli esistenti accessi verso Nord. Solamente l'ultimo tratto di collegamento alla viabilità esistente, nel distaccarsi dall'attuale sedime, presenta un innalzamento della piattaforma rispetto al piano capagna, dovuto ad esigenze idrauliche; la quota della falda, infatti, in alcuni periodi dell'anno, è al di sopra del piano di campagna (zona delle risorgive). Nella fase di progettazione esecutiva potrà essere approfondita una soluzione alternativa, nel rispetto dei limiti di localizzazione dell'infrastruttura.
DEC VIA 420/2023 - REGIONE VENETO Decreto PROT. n. 21 del 4 maggio 2023,				
PRESCRIZIONE				RISCONTRO TECNICO
		OGGETTO DELLA PRESCRIZIONE	FASE DI ATTUAZIONE PRESCRITTA	
1		Condizioni ambientali di cui alla DDR n. 21 del 4 maggio 2023		Nella fase di progettazione esecutiva saranno svolti i dovuti approfondimenti per ottemperare alle prescrizioni di cui al DEC VIA 420/2023.

REGIONE VENETO				
REGIONE VENETO prot. n. 0015729 del 10.11.2023				
PRESCRIZIONE				RISCONTRO TECNICO
		OGGETTO DELLA PRESCRIZIONE	FASE DI ATTUAZIONE PRESCRITTA	
1	Compatibilità idraulica	...le problematiche afferenti l'invarianza idraulica dovranno essere valutate dal Consorzio di Bonifica Veronese giacché il maggior aggravio idrico riguarderà i corsi d'acqua gestiti direttamente dal medesimo consorzio.		il Consorzio di Bonifica Veronese con nota del 10/11/2023 prot.1137 ha trasmesso la stima preventiva di costo delle opere necessarie a risolvere le interferenze dell'infrastruttura stradale con i corsi d'acqua e la rete irrigua gestite dal Consorzio, senza fare riferimento alle problematiche afferenti l'invarianza draulica. Nella fase di progettazione esecutiva saranno intraprese le opportune interlocuzioni con il Consorzio e con la Regione.
2	Microzonizzazione sismica	Con riferimento alla microzonazione sismica la Direzione Difesa del Suolo e della Costa con nota Direzione ha, peraltro, sottolineato la necessità per tali settori un approfondimento sismico di 3° livello per possibili instabilità per cedimenti come richiesto dalla DGR 1572/2013. protocollo n. 0605754 del 9/11/2023, chiamata a rilasciare il parere di competenza in base alle indicazioni della DGR 899/2019, ha evidenziato l'impossibilità di esprimere parere in quanto nella documentazione presentata non è stata prodotta una regolare attestazione sismica come richiesto dalla nota della stessa Direzione n. 71886 del 16/02/2022. Considerato inoltre che parte del tracciato dell'infrastruttura ricade in ambiti definiti da "materiali di riporto di natura antropico relativi a riempimenti di ex cava/discariche/terrapieni (spessori ipotizzati maggiori di 5 – 10 m)", la stessa Direzione ha, peraltro, sottolineato la necessità per tali settori un approfondimento sismico di 3° livello per possibili instabilità per cedimenti come richiesto dalla DGR 1572/2013.		Durante la fase di Progettazione Definitiva tutta l'area di studio attraversata dal tracciato stradale è stata interessata da una importante campagna di indagini geognostiche e sismiche. Nella fattispecie delle indagini sismiche sono state eseguite: n. 4 prospezioni sismiche in sismica attiva del tipo MASW, n. 7 prospezioni sismiche in sismica passiva del tipo HVSR, n. 12 prospezioni sismiche del tipo DOWN HOLE in altrettanti fori di sondaggio, n. 5 prospezioni sismiche a rifrazione n. 5 tomografie elettriche. La caratterizzazione sismica e le verifiche eseguite hanno dimostrato che l'area non è soggetta a fenomeni di liquefazione. Il tracciato stradale si sviluppa nella sua interezza in pianura e quindi in un'area con categoria topografica T1 e pertanto esso non è caratterizzato da amplificazione topografica. La modellazione dei dati geognostici unitamente a quelli derivanti dalle prospezioni HVSR e dalle prospezioni in DOWN HOLE, ha consentito di elaborare un'approfondita analisi della Risposta Simica Locale dalla quale risulta che lungo l'area interessata dal tracciato gli spettri di normativa sono più restrittivi rispetto a quelli normalizzati, come si evince dal confronto degli stessi, per cui non vi sono particolari pericolosità sismiche. Nella fase di perfezionamento progettuale saranno svolti ulteriori verifiche tecniche sui siti indicati.
PROVINCIA DI VERONA				
PROVINCIA DI VERONA PROT. N. 59067 - 10/11/2023				
PRESCRIZIONE				RISCONTRO TECNICO
		OGGETTO DELLA PRESCRIZIONE	FASE DI ATTUAZIONE PRESCRITTA	
2		parere favorevole con la prescrizione di modificare l'innesto fra la SP51 e la rotatoria di Vigasio per rispettare le norme tecniche di progettazione della viabilità provinciale. In alternativa, considerate le caratteristiche geometriche delle intersezioni, la connessione sopra richiamata non potrà che essere fra strade di rango comunale da disciplinare nei successivi rapporti convenzionali.		La richiesta sarà valutata nel dettaglio in fase di progettazione esecutiva, anche in considerazione del parere del MIC in merito allo svincolo di Vigasio, nel rispetto dei limiti di localizzazione dell'opera.
COMUNE DI VERONA Delibera Consiglio del 06 novembre 2023 n. 63				
PRESCRIZIONE				RISCONTRO TECNICO
		OGGETTO DELLA PRESCRIZIONE	FASE DI ATTUAZIONE PRESCRITTA	
3		attenuazione dell'impatto dell'opera su edificio residenziale "Ca' Brusà" sotto i diversi profili (V° circ) (Parere CTVIA e MIC)		Nella fase di progettazione esecutiva saranno svolti gli approfondimenti di dettaglio.
COMUNE DI BUTTAPIETRA (prot. n. 12351 del 02.11.2023) - DELIBERA N. 42 del 0/11/2023				
PRESCRIZIONE				RISCONTRO TECNICO
		OGGETTO DELLA PRESCRIZIONE	FASE DI ATTUAZIONE PRESCRITTA	
1		che sia prevista nel progetto la continuità ciclabile e pedonale in corrispondenza delle intersezioni tra il nuovo tracciato della Statale S.S. 12 e la viabilità locale esistente, per garantire la mobilità in sicurezza di ciclisti e pedoni;		Nella fase di progettazione esecutiva saranno svolti i dovuti approfondimenti in merito. Allo stato attuale è stata valutata la fattibilità di alcuni accorgimenti progettuali atti a minimizzare l'interferenza con la Corte di Ca' Brusà; con tali accorgimenti si potrà ridurre l'occupazione di circa 13 m per l'intera estensione del fondo.
2		DELIBERA N. 42 TESTO PROPOSTA 43 EMENDATO che sia comunque garantita una idonea viabilità di collegamento tra la futura S.S. 12 e la Zona Industriale di Settimo, di adeguata sezione stradale, in considerazione del rilevante interesse pubblico e degli interventi di trasformazione urbanistica e territoriale in corso a nord della zona industriale stessa, il cui tracciato dovrà essere condiviso con il Comune di Buttapietra. Proporre, quale viabilità di collegamento tra la futura variante alla SS 12 e la zona industriale di Settimo del Gallese, la proposta già prevista dal progetto preliminare. A chiarimento della proposta si sottopone lo stralcio planimetrico, con indicazione della pretella stradale stralciata con Decreto n. 420 del 11.09.2023 del Ministero dell'Ambiente, della nuova bretella stradale proposta (come indicazione di massima) di collegamento all'esistente Via Settimo del Gallese, di cui dovrà essere adeguata la sezione stradale fino alla zona industriale.		Si premette che la proposta progettuale del comune comporta l'eliminazione del collegamento diretto con la zona industriale di Isola della Scala; tale proposta altera i flussi di traffico dell'area, deviando il traffico dei mezzi sulla SP51, minimizzando gli impatti positivi derivanti dalla realizzazione dell'infrastruttura.
COMUNE DI VIGASIO (prot. n..15792 del 10.11.2023)				
PRESCRIZIONE				RISCONTRO TECNICO
		OGGETTO DELLA PRESCRIZIONE	FASE DI ATTUAZIONE PRESCRITTA	
1		parere favorevole al progetto di Variante alla Statale 12 oggetto di conferenza di servizi, con la prescrizione che sia mantenuta la connessione stradale con la SP. 51, attraverso la nuova arteria di collegamento, nel medesimo punto già individuato nel progetto definitivo così come da planimetria allegata		La richiesta sarà valutata nel dettaglio in fase di progettazione esecutiva, anche in considerazione del parere del MIC in merito allo svincolo di Vigasio, nel rispetto de i limiti di localizzazione dell'opera.
COMUNE DI CASTEL D'AZZANO (prot. n.0021115 del 10.11.2023)				
PRESCRIZIONE				RISCONTRO TECNICO
		OGGETTO DELLA PRESCRIZIONE	FASE DI ATTUAZIONE PRESCRITTA	
1		parere favorevole al progetto definitivo così come proposto, ma contrario all'eliminazione della bretella di collegamento della Zai di Castel d'Azzano allo svincolo Ca' Brusà.		La richiesta sarà valutata nel dettaglio in fase di progettazione esecutiva, anche in considerazione del parere del MIC in merito alla strada della Corte Bassa.