



*Ministero dell' Ambiente e della Sicurezza Energetica*

***Valutazione Impatto Ambientale delle infrastrutture e  
degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale***

\* \* \*

**Parere n. 572 del 10 maggio 2024**

<b>Progetto:</b>	<p><b><i>Variante ex Art. 169 Dlgs n. 163/2006</i></b></p> <p><b><i>Linea ferroviaria AV/AC Verona - Padova. Primo Lotto Funzionale Verona - bivio Vicenza (escluso Nodo di Verona Est). Interferenza I08</i></b></p> <p><b>ID_VIP 11164</b></p>
<b>Proponente:</b>	<b><i>Consorzio IRICAV Due</i></b>

## **La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS**

**RICHIAMATA** la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA – VAS, e in particolare:

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n. 152 recante “Norme in materia ambientale” (d’ora innanzi d. lgs. n. 152/2006) e in particolare l’art. 8 (Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS) e ss.mm.ii;
- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni VIA e VAS e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020, del Ministro per la Transizione Ecologica n. 11 del 13 gennaio 2022 e del Ministro dell’Ambiente e della Sicurezza energetica n. 157 del 10 maggio 2023; n. 196 del 13 giugno 2023, n. 249 e 250 del 1° agosto 2023 e n. 286 del 1° settembre 2023.

**RICORDATA** la normativa che regola il funzionamento delle procedure di VIA Speciale, e in particolare:

- Il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n. 152 recante “Norme in materia ambientale” e s.m.i.;
- la Legge 21 dicembre 2001, n. 443 recante “*Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive*”;
- il Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163 recante “*Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE*” e s.m.i. ed in particolare il Capo IV, Sezione II che “*disciplina la procedura per la valutazione di impatto ambientale e l'autorizzazione integrata ambientale, limitatamente alle infrastrutture e agli insediamenti produttivi soggetti a tale procedura a norma delle disposizioni vigenti relative alla VIA statale, nel rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 2 della direttiva 85/337/CEE del Consiglio, del 27 giugno 1985, come modificata dalla direttiva 97/11/CE del Consiglio, del 3 marzo 1997*”;
- il Decreto Legislativo 31 marzo 2023, n. 36 recante “*Codice dei contratti pubblici in attuazione dell'articolo 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78, recante delega al Governo in materia di contratti pubblici*” e in particolare l’art. 225 (Disposizioni transitorie e di coordinamento); il D.Lgs. n. 104 del 16/06/2017 recante “*Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114*”;

**PRESO ATTO che relativamente al progetto “Linea AV/AC Verona-Padova. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza”:**

- il progetto è parte della tratta Torino-Venezia e rientra nell'ambito della realizzazione dei Corridoi transeuropei programmati sul territorio italiano, in particolare il Corridoio Paneuropeo V che si sviluppa lungo la direttrice OVEST-EST (che collega Lisbona a Kiev in Ucraina) ed individua nello specifico l'Asse Prioritario Lione - Torino - Venezia - Trieste - Budapest (PP6);
- il Contratto di Programma tra il Ministero dei Trasporti e l'Amministrazione Straordinaria dell'Ente FS, sottoscritto il 23 gennaio 1991, ha indicato tra gli obiettivi strategici la realizzazione della linea A.C. Torino - Venezia (art. 3.4.1);
- la progettazione esecutiva e la realizzazione delle opere è stata affidata al Consorzio Iricav Due in forza della Convenzione del 15 ottobre 1991 e successivo Atto Integrativo sottoscritto da RFI S.p.A. con il medesimo Consorzio in data 6 agosto 2020;
- l'opera è ricompresa tra gli interventi strategici di preminente interesse nazionale di cui alla Legge 443/2001 come indicato dalla Delibera CIPE del 21/12/2001, n. 121, che individuava, nell'ambito del «Corridoio plurimodale padano», l'infrastruttura «Asse ferroviario sull'itinerario del Corridoio 5 Lione - Kiev (Torino - Trieste)»;
- la “tratta veneta dell'asse AV/AC Milano – Venezia – Trieste (Corridoio TEN 5)” è compresa nell'Intesa generale quadro tra Governo e Regione Veneto, sottoscritta il 24 ottobre 2003, nell'ambito delle “infrastrutture di preminente interesse nazionale”;
- con il Parere n. 33 del 6/12/2005 è stato espresso giudizio positivo con prescrizioni e raccomandazioni circa la compatibilità ambientale del progetto preliminare “Linea AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Verona –Padova”;
- con la Delibera n. 94/2006 del 29/03/2006 il CIPE ha approvato ai sensi dell'art.166 del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i., con prescrizioni da attuare in fase di redazione e di realizzazione del progetto definitivo e con raccomandazioni, il progetto preliminare del “Collegamento ferroviario AV/AC Verona – Padova”, limitatamente alle tratte di 1^ fase tra Verona e Montebello e tra Grisignano di Zocco e Padova;
- con Delibera del 1/08/2014, n. 26 il CIPE ha espresso parere sull'11° allegato infrastrutture al DEF 2013, che include, nella tabella 0 - avanzamento Programma infrastrutture strategiche - nell'ambito del «Corridoio plurimodale padano» nella infrastruttura «Asse ferroviario Corridoio 5 Lyon - Kiev» l'intervento «Tratta AV/AC Verona - Padova»;
- con delibera n. 84 del 22.12.2017 - registrata dalla Corte dei Conti al Rg. 1 Foglio 944 in data 28.06.2018 e pubblicata in Gazzetta Ufficiale, n. 165, il successivo 18.07.2018 - il CIPE ha approvato, ai sensi e per gli effetti degli artt. 166 e 167, comma 5, del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i., nonché ai sensi dell'art. 12 del DPR 327/2001 e s.m.i., con prescrizioni e raccomandazioni, anche ai fini della compatibilità ambientale, della localizzazione urbanistica, dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e della dichiarazione di pubblica utilità dell'opera ferroviaria, il progetto definitivo del Primo Lotto Funzionale “Verona – bivio Vicenza” della Linea ferroviaria AV/AC Verona – Padova (di seguito anche “l'Opera”).

- *L'intervento risulta inserito tra gli investimenti del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), con la conseguente stringente tempistica per l'ultimazione dei relativi lavori, come noto, fissata al 2026.*
- *L'intervento in questione è compreso tra quelli per la cui realizzazione è stato nominato, con DPCM del 16.04.2021, ai sensi dell'art. 4, comma 1, del D.L. 32/2019, convertito, con modificazioni, dalla L. 55/2019, l'Ing. Vincenzo Macello in qualità di Commissario straordinario, dirigente di RFI S.p.A.*
- *Con la citata delibera n. 84/2017, il CIPE ha contestualmente approvato il programma di risoluzione delle interferenze dell'Opera, anche con specifico riferimento all'interferenza con l' "elettoconduttore aereo AT 132 kV Dugale - Montebello cd Verallia Vetri (23774A1)", denominata Interferenza I08 (SI330-TERN-0185-EAT) e di proprietà dell'ente gestore Terna S.p.A.*
- *La soluzione approvata con la suddetta Delibera CIPE prevede l'interramento dell'elettoconduttore aereo esistente AT 132 KV per un tratto di lunghezza di 470 m lungo via Lobia in Comune di San Bonifacio.*
- *Nel corso dello sviluppo del progetto esecutivo dell'Opera ed, in particolare, del progetto di risoluzione dell'Interferenza I08 (SI330-TERN-0185-EAT), a seguito delle richieste formulate dall'ente gestore Terna S.p.A., si è determinata la necessità di apportare una variante, oggetto della presente informativa, alla soluzione approvata in progetto definitivo, a causa della presenza di ulteriori sottoservizi rinvenuti lungo via Lobia che rendono critica la realizzazione dell'elettoconduttore interrato lungo la predetta viabilità e del rischio di apportare danni alle abitazioni presenti lungo la stessa, che è caratterizzata da una ridotta larghezza e da un'urbanizzazione diffusa.*

**PREMESSO che:**

- La Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. con nota del 21/02/2024, acquisita con prot. MASE-39350 del 29/02/2024, ha presentato istanza di avvio della procedura di verifica di variante ai sensi dell'art. 169, cc. 3 e 4 del D. lgs. 163/2006 e ss.mm.ii. per quanto applicabile ai sensi dell'art. 225 del D.lgs. 36/2023, per il progetto esecutivo "Variante: Interramento linea AT 132 KV Dugale- Montebello dal sostegno 285A alla S.E. di Dugale nel Comune di San Bonifacio - Interferenza I08" della linea ferroviaria AV/AC Verona - Padova: I Lotto funzionale "Verona-bivio Vicenza", allegando documentazione progettuale in n. 3 copie su supporto digitale.
- la Divisione con nota prot.n. MASE.50942.18-03-2024 in data 18/03/2024, acquisita dalla Commissione con prot.n. CTVA.0003556.18-03-2024 in data 18/03/2024 ha trasmesso a questa Commissione la Comunicazione pubblicazione documentazione, procedibilità istanza e responsabile del procedimento, per l'avvio della procedura di Verifica Varianti ex art. 169, c. 4, del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. - Linea ferroviaria AV/AC Verona - Padova: I Lotto funzionale "Verona - bivio Vicenza". Progetto Esecutivo di Variante: Interramento linea AT 132 KV Dugale-Montebello dal sostegno 285A alla S.E. di Dugale nel Comune di San Bonifacio - Interferenza I08.

**RILEVATO che:**

- il presente parere ha per oggetto l'esame della documentazione relativa alla "Linea ferroviaria AV/AC Verona - Padova. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza Progetto Esecutivo di Variante: Interramento linea AT 132 KV Dugale- Montebello dal sostegno 285A alla S.E. di Dugale nel Comune di San Bonifacio - Interferenza I08" così come disposto dalla Divisione con la nota sopracitata prot.n. MiTE-95228 del 1/08/2022.

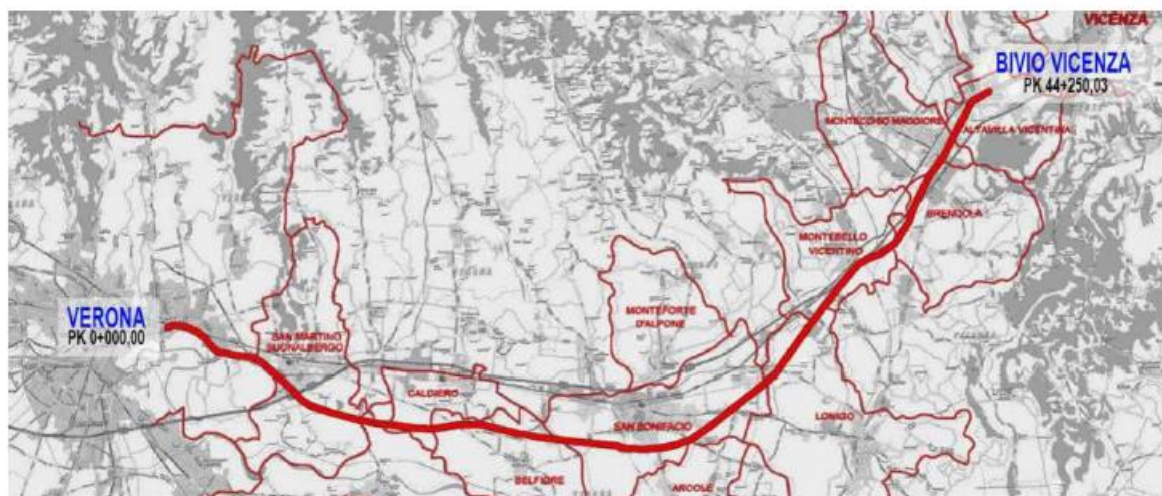
**Per quanto riguarda l'oggetto delle varianti al progetto esecutivo:**

La linea Alta Velocità/Alta Capacità Verona-Padova costituisce uno dei corridoi della rete strategica transeuropea di trasporto (TEN-T core network) con tracciato di complessivi km 76,5. Essa fa parte del Corridoio Mediterraneo, che, collegando i paesi dell'Europa sud-occidentale ai paesi dell'Est, si presenta come itinerario privilegiato sia per i traffici fra Europa e Asia sia, in ambito europeo, per i traffici fra le regioni industrializzate e quelle orientali in via di sviluppo. La Linea Verona-Padova è articolata in tre lotti funzionali (Fig.1):

- Lotto Funzionale 1: da Verona a Bivio Vicenza (inclusi gli interventi funzionali all'ingresso della tratta AV/AC nel nodo di Verona);
- Lotto Funzionale 2: attraversamento di Vicenza;
- Lotto Funzionale 3: da Vicenza a Padova.



ID\_11164 Linea ferroviaria AV/AC Milano-Verona. Tratta AV/AC Brescia-Verona: lotto funzionale "Verona - bivio Vicenza".  
 Progetto Esecutivo di Variante: Interramento linea AT 132 KV Dugale- Montebello dal sostegno 285A alla S.E. di Dugale nel  
 Comune di San Bonifacio - Interferenza I08



CARATTERISTICHE GENERALI				
Linea AV/AC	ml. 44.250,03			
Rilevati	ml. 33.041,49	74,7%		
Viadotti	ml. 6.805,59	15,4%		
Trincee	ml. 2.251,06	5,1%		
Gallerie	ml. 2.151,59	4,8%		
SPECIFICHE TECNICHE GENERALI				
	km 0+000 km 4+600	km 4+600 km 32+525	km 32+525 km 41+200	km 41+200 km 44+250
Velocità max di tracciato AV/AC	130 ÷ 160 km/h	250 km/h	220 km/h	150 ÷ 130 km/h
Pendenza max longitudinale	12.00 ‰ compensata – lungo linea		12.00 ‰	
Sistema di trazione Alimentazione linea contatto	3 kV C.C.			
Impianto di segnalamento	ERTMS/L2 BL3			

**Variante: Progetto Esecutivo di Variante: Interramento linea AT 132 KV Dugale-Montebello dal sostegno 285A alla S.E. di Dugale nel Comune di San Bonifacio - Interferenza I08**

**Tipologia:** non localizzativa (ai sensi dell'art. 169 D.Lgs. 163/2006)

**Località:** San Bonifacio (VR)

**Origine della Variante** – In relazione alla interferenza del progetto con l' "elettrdotto aereo AT 132 kV Dugale - Montebello cd Verallia Vetri (23774A1)", denominata Interferenza I08 (SI330-TERN-0185-EAT) e di proprietà dell'ente gestore Terna S.p.A., la soluzione approvata con la Delibera CIPE n. 84/2017 di approvazione del progetto con prescrizioni e raccomandazioni, prevede l'interramento dell'elettrdotto aereo esistente AT 132 KV per un tratto di lunghezza di 470 m lungo via Lobia in Comune di San Bonifacio.

Nel corso dello sviluppo del progetto esecutivo dell'Opera ed, in particolare, del progetto di risoluzione dell'Interferenza I08, a seguito delle richieste formulate dall'ente gestore Terna S.p.A., si è determinata la necessità di apportare una variante alla soluzione approvata in progetto definitivo, a causa della presenza di ulteriori sottoservizi rinvenuti lungo via Lobia che rendono

critica la realizzazione dell'elettrodotto interrato lungo la predetta viabilità e del rischio di apportare danni alle abitazioni presenti lungo la stessa, che è caratterizzata da una ridotta larghezza e da un'urbanizzazione diffusa.

La variante in oggetto ricade nel territorio comunale di San Bonifacio (VR), in corrispondenza del Km 25+400 del lotto funzionale Verona- Bivio Vicenza della Linea AV/AC Torino – Venezia tratta Verona-Padova. L'intervento di interramento di cui sopra ha una lunghezza complessiva di 4.390 m.

Il collegamento in questione contempla la realizzazione di una linea interrata in cavo AT a 132 kV, usando prevalentemente la posa in tubiera "C1", sviluppandosi per una lunghezza complessiva di circa 470 m. Tra la BG5 ed il sostegno 285A non è prevista la realizzazione di buche giunti. Il progetto dell'opera è conforme al Progetto Unificato Terna per gli elettrodotti in cavo interrato, dove sono riportati tutti i componenti principali (cavi, buche giunti, ecc.) con le relative modalità di impiego. L'elettrodotto sarà costituito da una terna composta di tre cavi unipolari realizzati con conduttore in alluminio, isolante in XLPE, schermatura in alluminio e guaina esterna in polietilene. Ciascun conduttore di energia avrà una sezione indicativa di circa 1600 mm<sup>2</sup>.



ID\_11164 Linea ferroviaria AV/AC Milano-Verona. Tratta AV/AC Brescia-Verona: lotto funzionale "Verona - bivio Vicenza".  
 Progetto Esecutivo di Variante: Interramento linea AT 132 KV Dugale- Montebello dal sostegno 285A alla S.E. di Dugale nel  
 Comune di San Bonifacio - Interferenza I08

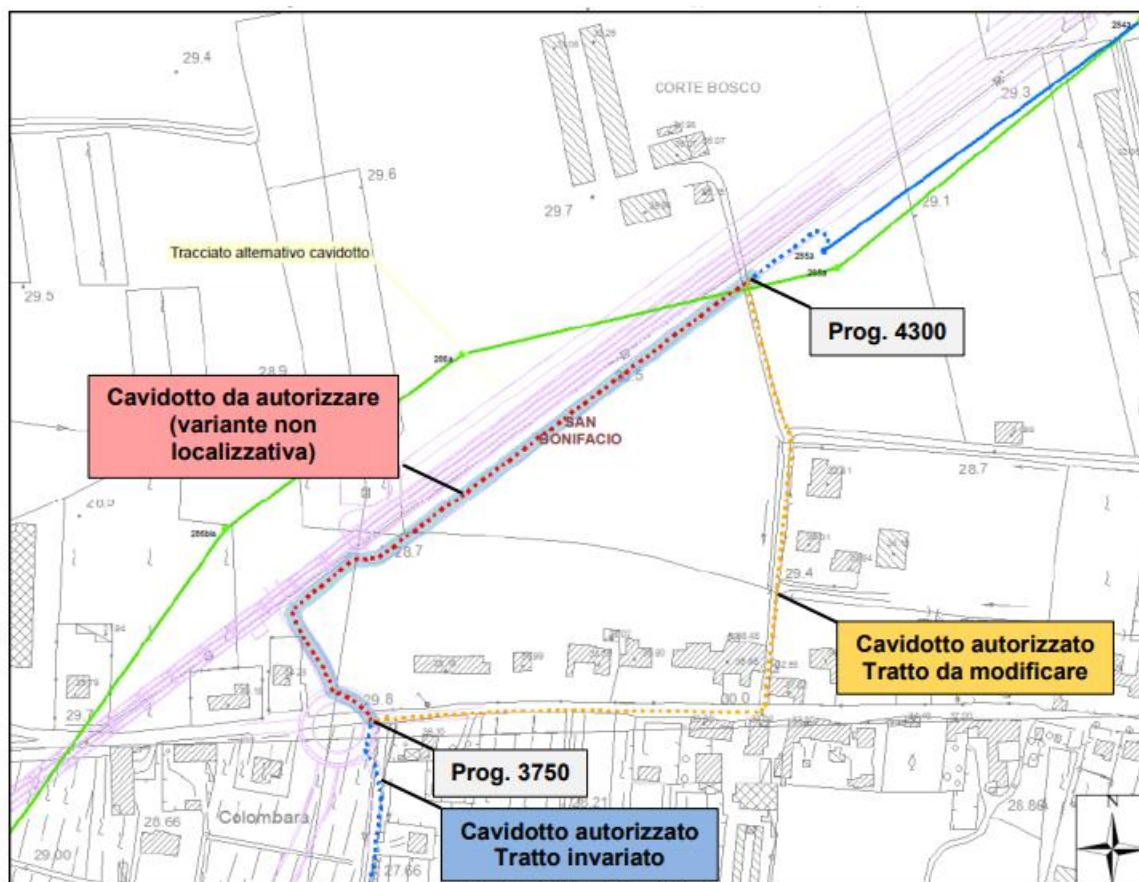


### Legenda

- |  |  |
|--|--|
| <span style="color: green;">—</span> 220KV Dugale- Vicenza M.viale (23273A1)   | <span style="color: green;">●</span> Sostegni 2220KV |
| <span style="color: blue;">—</span> 132KV Dugale Montecchio (tratto aereo)   | <span style="color: blue;">●</span> Sostegni 132KV   |
| <span style="color: blue;">- - -</span> 132KV Dugale-Montecchio (cavidotto autorizzato)  |  |
| <span style="color: red;">- - -</span> 132KV Dugale-Montecchio (cavidotto da autorizzare su nuovo tracciato)   |  |
| <span style="color: orange;">- - -</span> 132KV Dugale-Montecchio (cavidotto autorizzato da spostare sul tracciato in variante)  |  |
| <span style="background-color: lightblue; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span> Distanza di Prima Approssimazione DPA (5+5m) |  |
| <span style="color: purple;">—</span> AV/AC Torino - Venezia (in costruzione)  |  |

**Nella figura è evidenziato in verde il tracciato dell'elettrodotto esistente, in rosso il tracciato del cavidotto di PE, in giallo quello di PD**





**Estratto CTR Veneto con Distanze di Prima approssimazione (DPA)**

A seguito degli approfondimenti eseguiti in fase esecutiva, sono stati rilevate molteplici criticità realizzative in riferimento ai sottoservizi presenti, ai notevoli disagi per i residenti di via Lobia, dovendo interdire temporaneamente in fase di esecuzione delle opere le loro abitazioni con accesso sulla via privata e a causa di eventuali danni alle abitazioni degli stessi a seguito delle attività di scavo e movimentazione del terreno.

È stata quindi redatta una variante alla soluzione approvata in progetto definitivo per la sola parte che prevede l'interramento dell'elettrodotto nel tratto compreso tra le progressive 3750 e 4300. Nello specifico tale tratto verrà realizzato sempre interrato ma come raffigurato nell'allegato cartografico DV23774A1BCX3084646-01\_Alternativa-CTR.

Trattasi quindi di variante che rientra nel corridoio urbanistico della tratta ferroviaria stessa e non assume quindi rilievo localizzativo e non comporta altre sostanziali modificazioni rispetto al progetto approvato.

All'interno dell'elaborato di progetto RV23774A1BCX3085928-01\_RelTec\_Var\_BG5-285a Terna Rete Italia, nei rispetti della normativa, ha provveduto a determinare le Distanze di Prima Approssimazione (DPA) come raffigurato nell'allegato cartografico DV23774A1BCX3084646-01\_Alternativa-CTR.

Nello specifico si avrà una DPA pari a 3,00 m su tracciato con disposizione dei cavi a trifoglio e pari a 5 m su tracciato con disposizione dei cavi in tubiera.

### Analisi ambientale

L'analisi ambientale comparativa è stata articolata per componenti ambientali, considerando unicamente le componenti per le quali, in ragione della natura e all'entità delle modifiche progettuali apportate dal Progetto Esecutivo, sia da ritenersi cautelativamente possibile un'alterazione negativa del quadro degli impatti valutati per il Progetto Definitivo approvato. Le componenti ambientali considerate sono le seguenti:

- Sistema dei vincoli paesaggistici e Paesaggio.
- Ecosistemi.
- Suolo.
- Acque Superficiali.
- Archeologia.

Nello specifico, per ognuna delle suddette componenti, è stata:

- valutata la sensibilità specifica della componente nelle aree direttamente e indirettamente interessate dalle modifiche apportate dalla variante;
- individuate e analizzate, qualitativamente, le ricadute dovute alla realizzazione della variante di progetto a carico della componente analizzata; la significatività degli impatti è stata valutata in comparazione agli impatti determinati dalla configurazione del Progetto Definitivo e già oggetto di valutazione.

### PAESAGGIO

Nella RELAZIONE AMBIENTALE PER LE OPERE IN VARIANTE di Dicembre 2023 rif. IN17-11-Y-I2-RO-SI33-00-001-A03, il proponente riporta che: *Le aree interessate dalle varianti non ricadono in zone sottoposte a vincoli di tipo paesaggistico ambientale, e sono molto distanti da aree protette e siti Natura 2000. La Carta del paesaggio evidenzia che le aree interessate dagli interventi attraversano sia l'ambito di pianura che l'ambito insediativo. Pochi gli elementi strutturanti presenti, riconducibili esclusivamente a vigneti di cui quelli a ridosso del tracciato del cavidotto risultano già sottratti a seguito della cantierizzazione relativa all'opera ferroviaria in fase di realizzazione*



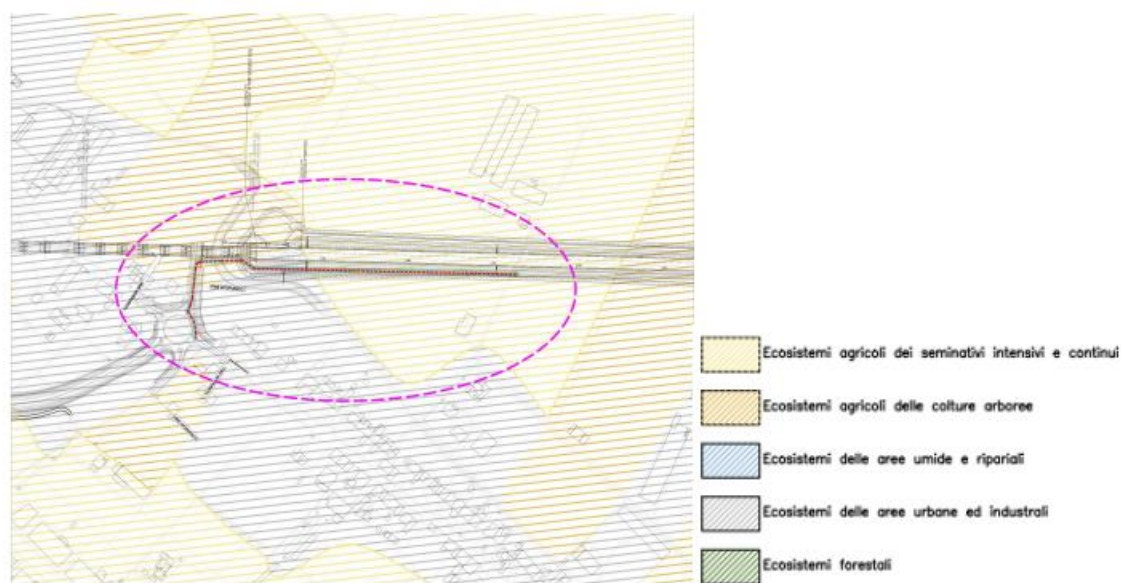


Figura 11- Stralcio Carta degli ecosistemi - Tav.1/7, con individuazione delle aree interessate dalle varianti.

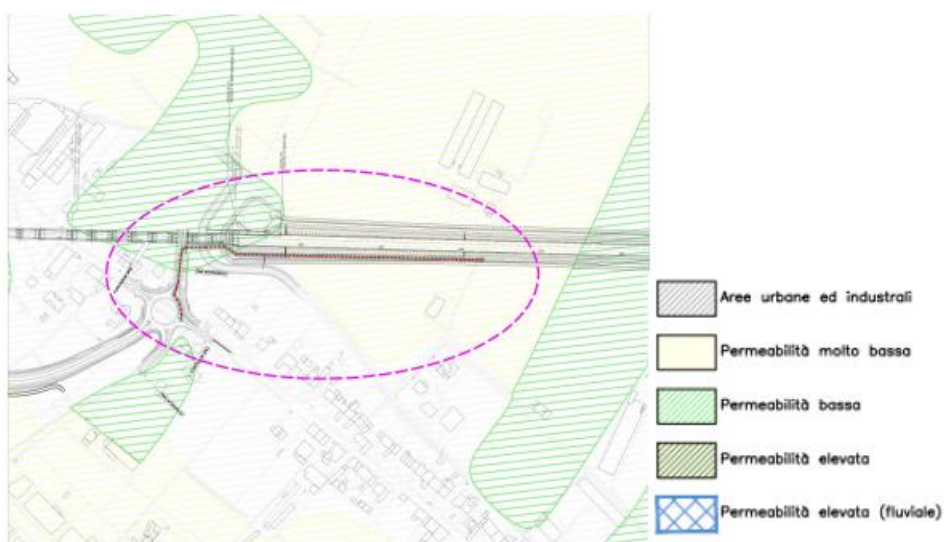


Figura – Stralcio delle connessioni ecologiche con individuazione delle aree interessate dalle varianti (Estratto da RELAZIONE AMBIENTALE PER LE OPERE IN VARIANTE di Dicembre 2023)

Come riporta il Proponente “l’impatto a carico della componente in fase di esercizio è nullo in considerazione della tipologia di intervento che riguarda esclusivamente opere in sotterraneo, in fase di cantiere gli impatti risultano non significativi viste le caratteristiche ecosistemiche delle aree di intervento e del contesto in cui sono collocate”.

Per la componente ecosistemi, le valutazioni effettuate in relazione al Lotto funzionale Verona – Bivio Vicenza hanno confermato l’assenza di impatti ambientali significativi causati dalle opere di variante rispetto a quanto già valutato e approvato, con conseguente giudizio di adeguatezza della analisi svolte e di condivisione delle conclusioni raggiunte dal proponente.



## SUOLO

Nell'ambito del documento RELAZIONE AMBIENTALE PER LE OPERE IN VARIANTE di Dicembre 2023 rif. IN17-11-Y-I2-RO-SI33-00-001-A03, il Proponente riporta che:

*La Carta dell'uso del suolo, individua in riferimento ai sedimi delle opere la categoria Terreni arabili in aree non irrigue. Nelle vicinanze delle aree di intervento non sono presenti categorie di suolo sensibili che potrebbero essere impattate dalle lavorazioni. La soluzione progettuale di variante prevede uno sviluppo lineare del cavidotto leggermente minore rispetto a quello della soluzione di progetto definitivo. A differenza del tracciato di progetto definitivo nella soluzione di variante gran parte del cavidotto corre parallelamente all'infrastruttura ferroviaria di progetto occupando in prevalenza terreni soggetti a futuro esproprio. Tale condizione, di certo migliorativa, determina una sensibile riduzione di occupazione di suolo rispetto allo stato di fatto approvato, in termini di fasce di servitù, con un significativo beneficio sulla componente ambientale analizzata.*

Per quanto riguarda il tema della gestione delle terre e rocce da scavo il proponente ha ottemperato con la documentazione di rito acquisita agli atti con parere CTVA n. 2232 del 25/11/2016 e con delibera di approvazione del CIPE N.84 del 22 dicembre 2017

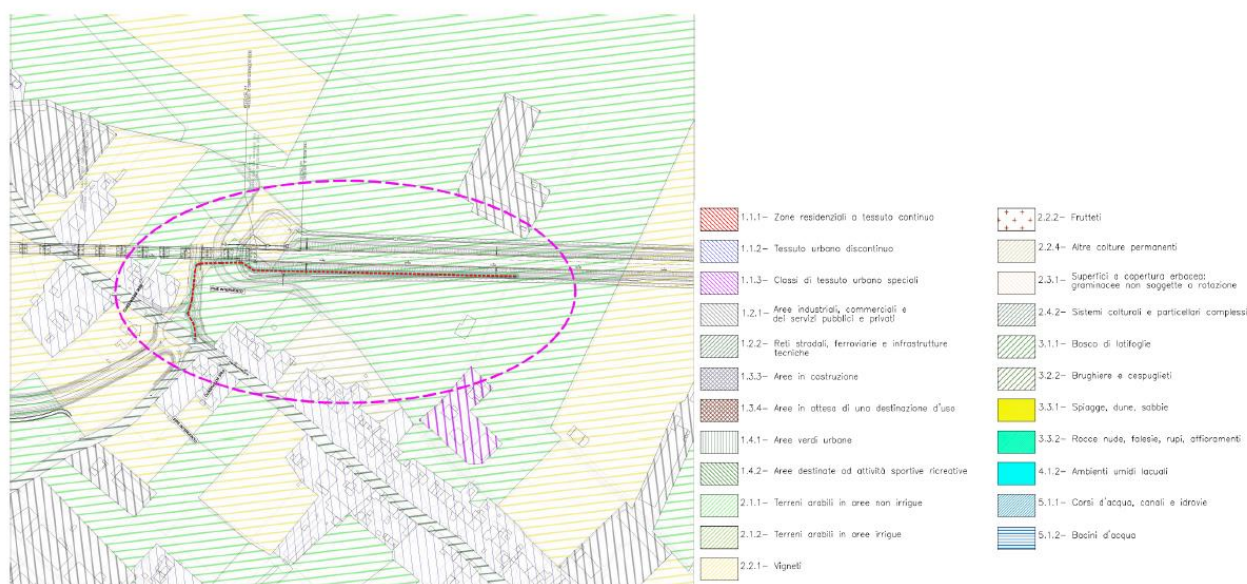


Figura – Stralcio dell'uso del suolo con individuazione delle aree interessate dalle varianti (Estratto da RELAZIONE AMBIENTALE PER LE OPERE IN VARIANTE di Dicembre 2023)

L'analisi della componente è completa e le conclusioni raggiunte sono ritenute coerenti con il contesto.

## AMBIENTE IDRICO

### • Acque superficiali

Nella Relazione di variante, il Proponente riporta che *La Carta del reticolo idrografico (stralcio in Figura 14) individua i corpi idrici superficiali presenti presso l'area interessata dalla variante, il cavidotto intercetta in un punto lo scolo Dugaletta. La soluzione in variante prevede, per gli attraversamenti del reticolo idrografico, l'adozione della tecnologia TOC (Trivellazioni Orizzontali Controllate), che a differenza degli scavi a cielo aperto, che provocano manomissioni*

di superficie, consente di eseguire lo scavalco dei fossi in sottoterraneo senza alterarne lo stato fisico/biologico e la loro funzionalità idraulica. La tecnologia TOC consiste nella realizzazione di un foro sottoterraneo che costituisce la sede di posa della tubazione precedentemente saldata in superficie. Il foro nel sottosuolo viene realizzato mediante l'azione di una fresa rotante posta all'estremità di un treno d'aste. La realizzazione della tubazione interrata si basa sulla possibilità di teleguidare dalla superficie la traiettoria della testa di trivellazione. Una volta raggiunto lo scavo di arrivo, la fresa viene scollegata dal treno d'aste. A queste viene agganciato un alesatore e la testa della tubazione da posare. Durante la fase di estrazione del treno d'aste l'alesatore amplia le dimensioni del foro pilota allo scopo di creare la sede di posa della nuova tubazione a questa collegata. In conclusione, la modifica introdotta in progetto esecutivo, non è tale da determinare impatti aggiuntivi sul reticolo idraulico rispetto a quanto valutato in relazione alle opere previste in progetto definitivo.

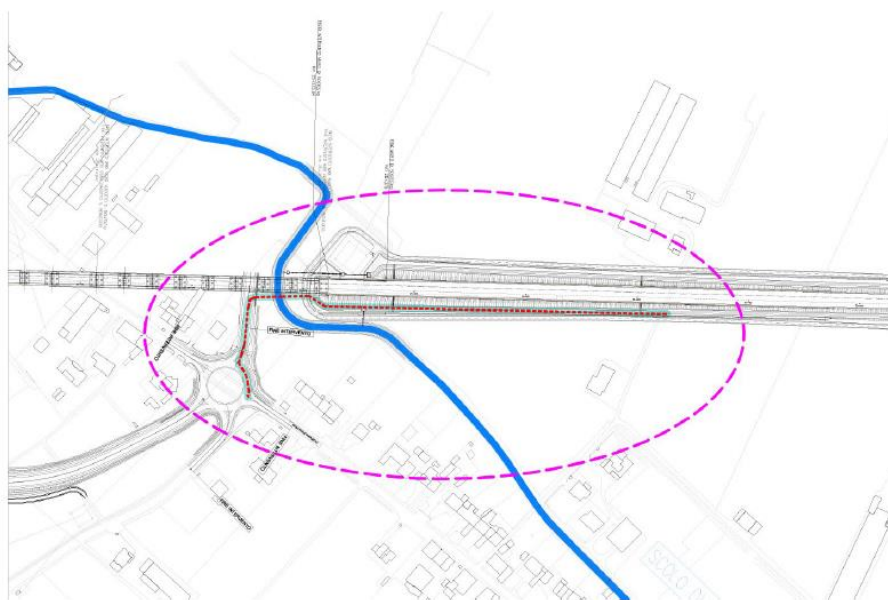


Figura 14 – Stralcio Tavola Carta del reticolo idrografico–Tav.1/7, con individuazione delle aree interessate dalle varianti.

Figura – Stralcio della carta del reticolo idraulico con individuazione delle aree interessate dalle varianti (Estratto da  
RELAZIONE AMBIENTALE PER LE OPERE IN VARIANTE di Dicembre 2023)

Il proponente, dalle valutazioni effettuate, asserisce che *Le nuove opere sono ubicate in aree poste a ridosso del tracciato ferroviario AV, in un ambito periurbano che presenta un grado di naturalità basso, caratterizzato da aree agricole e infrastrutture lineari per la mobilità. Tale intervento, in ragione della sua tipologia e delle caratteristiche del contesto non determina ricadute significative sulle componenti ambientali analizzate. Si ritiene pertanto che gli impatti generati dall'opera in questione possano considerarsi trascurabili rispetto a quanto già valutato in fase di approvazione del Progetto Definitivo. Anche in fase di cantiere le variazioni introdotte non richiedono lavorazioni tali da generare impatti significativi, viste anche le caratteristiche delle aree di intervento e del contesto in cui le stesse ricadono. Si evidenzia inoltre che l'ipotesi di progetto esecutivo presenta anche vantaggi in termini di sicurezza, rispetto al tracciato di progetto definitivo, in quanto nella fascia DPA non sono presenti recettori.*



Le componenti sono analizzate compiutamente e non si ritengono sussistenti ulteriori impatti significativi dalla variante.

### CAMPI ELETTROMAGNETICI

La variante non localizzativa al progetto definitivo prevede di spostare l'interramento dell'elettrodotto nel tratto compreso tra le progressive 3750 e 4300 a seguito delle criticità riscontrate in corso degli approfondimenti eseguiti in fase esecutiva lungo Via Lobbia in Comune di San Bonifacio in sedime già interessato dalla linea ferroviaria.

La variante non comporta sostanziali modificazioni rispetto al progetto approvato con delibera n.84/2017 del CIPE. Terna Rete Italia ha provveduto inoltre a determinare le DPA lungo il tratto oggetto della presente variante nei rispetti della normativa vigente, e al completamento della realizzazione dell'opera procederà alla ridefinizione della DPA in accordo al come costruito.

### ARCHEOLOGIA

*Il proponente asserisce che “L’opera ricade nel territorio già indagato durante la verifica preventiva dell’interesse archeologico. L’area è già stata valutata durante la fase preventiva. In questo senso, i dati archeologici, bibliografici e d’archivio, quelli desunti da aerofotointerpretazione e dalla cartografia storica unitamente ai risultati provenienti dalle informazioni emerse in seguito alla lettura geo archeologica dei carotaggi geognostici e ambientali hanno già fornito una valutazione del rischio archeologico nella fascia di interesse: AREA B, con splatemento preliminare per tagli controllati.”*

Per la componente archeologia, si ritiene che la modifica sia non sostanziale dal punto di vista archeologico anche in virtù della relazione Archeologica N1710EI2RHAH0000001A trasmessa al MATTM nell'ambito della Verifica di Attuazione con nota prot. con lettera prot. 325-20 del 12 novembre 2020 a cui ha fatto seguito il parere del MIBACT con lettera prot. 4002 del 05.02.2021. Si rinvia a tale parere per quanto di competenza.

### **RILEVATO inoltre che:**

- Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con nota prot. MASE.0063614.04-04-2024 del 04/04/2024 a richiesto a RFI elementi integrativi rilevando che la documentazione trasmessa dal Proponente “non contiene gli elaborati di carattere economico o una dichiarazione del soggetto attuatore che consentano alla scrivente di confermare la sussistenza delle condizioni richieste dall’Art.1 comma 15 del D.L. 32/2019” e chiedendo pertanto “di integrare la documentazione già presentata con la relativa documentazione economica e/o una dichiarazione relativa all’importo della variante e conseguente sussistenza o meno delle condizioni sopra richiamate” e chiedendo altresì di “di trasmettere l’elenco di tutte le varianti intervenute sul progetto definitivo approvato dal CIPRESS con delibera n. 84 del 22 dicembre 2017, con indicazione dell’incidenza e valorizzazione delle stesse sul quadro economico dell’opera”;
- RFI, con nota acquisita al prot. MASE.0077524.24-04-2024 del 24/04/2024, in risposta alle richieste presentate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha comunicato che la variante in esame non richiede l’attribuzione di nuovi finanziamenti e ha

confermato, altresì che, ai sensi dell'art.1 comma 15 del D.L. 32/2019, la variante non supera del 50% il valore del progetto approvato. Inoltre, ha riportato un quadro riepilogativo delle varianti al Progetto Definitivo di Atto Integrativo fino ad oggi contrattualizzate con il General Contractor Iricav.

- La Regione Veneto con protocollo 169859 del 05.04.2024 acquisito al MASE al prot. 0064548 del 05.04.2024 esprime la propria presa d'atto favorevole all'approvazione della variante di interramento linea AT132KV Dugale-Montebello dal sostegno 285A alla S.E. di Dugale nel Comune di San Bonifacio - Interferenza I08 (art. 169, commi 3 e 4, D.Lgs 163/2006) da parte del Soggetto Aggiudicatore.

### **CONSIDERATO che**

La variazione al progetto esecutivo, oggetto del presente parere, non comporta modifica sostanziale al progetto definitivo già approvato, da un punto di vista localizzativo ricade dentro il corridoio già approvato e non comporta variazioni significative all'impatto ambientale già valutato.

**ESAMINATA E VALUTATA tutta la documentazione tecnica trasmessa dal Proponente ai fini della Verifica di Variante con le note di cui in premessa;**

### **RILEVATO che:**

- il presente parere ha per oggetto l'esame della documentazione acquisita per la verifica varianti, ai sensi del comma 4 art. 169 del D.Lgs 163/2006 e s.m.i. del progetto esecutivo "*Linea ferroviaria AV/AC Milano-Verona. Tratta AV/AC Brescia-Verona: lotto funzionale Brescia Est-Verona (escluso Nodo di Verona). Progetto Esecutivo di Variante: Interramento linea AT 132 KV Dugale- Montebello dal sostegno 285A alla S.E. di Dugale nel Comune di San Bonifacio - Interferenza I08*" così come disposto dalla Divisione;

**la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS**

**per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, e in particolare i contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportati quale motivazione del presente parere**

### **ESPRIME PARERE**

**ai sensi dell'art. 169, comma 4, del D. Lgs. 163/2006**

che, per quanto riguarda gli aspetti ambientali di competenza, sussistono le condizioni di cui al comma 3, dello stesso sopracitato art.169, perché la proposta di Variante relativa al progetto "*Linea ferroviaria AV/AC Milano-Verona. Tratta AV/AC Brescia-Verona: lotto funzionale "Verona - bivio Vicenza". Progetto Esecutivo di Variante: Interramento linea AT 132 KV Dugale-*

*ID\_11164 Linea ferroviaria AV/AC Milano-Verona. Tratta AV/AC Brescia-Verona: lotto funzionale "Verona - bivio Vicenza".  
Progetto Esecutivo di Variante: Interramento linea AT 132 KV Dugale- Montebello dal sostegno 285A alla S.E. di Dugale nel  
Comune di San Bonifacio - Interferenza I08*

*Montebello dal sostegno 285A alla S.E. di Dugale nel Comune di San Bonifacio - Interferenza  
I08” sia approvata direttamente dal Soggetto Aggiudicatore.*

**Il Presidente della Commissione**

**Cons. Massimiliano Atelli**