



Ministero dell' Ambiente e della Sicurezza Energetica

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

Parere n. 577 del 22 maggio 2024

Progetto:	<p><i>Variante ex Art. 169 Dlgs n. 163/2006</i></p> <p><i>Linea AV/AC Verona-Padova.</i></p> <p><i>2° Lotto funzionale "Attraversamento di Vicenza".</i></p> <p><i>Varianti in recepimento delle prescrizioni nn. 49 e 77 dell'Ordinanza del Commissario Straordinario n. 15 del 13/07/2023</i></p> <p>ID_VIP 11233</p>
Proponente:	<i>Consorzio IRICAV Due</i>

La Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS

RICORDATA 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*”;

RILEVATO che per il progetto della “Linea AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Verona – Padova”:

- 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;
- con la Delibera CIPE n. 121 del 21 dicembre 2001, “*Legge obiettivo: 1 Programma delle infrastrutture strategiche*” e s.m.i., ai sensi dell’art. 1 della legge n. 443/2001, è stato approvato il primo programma delle infrastrutture strategiche, che include nell’allegato 1 la “*Tratta AV/AC Verona – Padova*”;
- 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 24/10/2003, nell’ambito delle infrastrutture di preminente interesse nazionale;
- con il parere CTVA n. 33 del 06/12/2005 è stato espresso giudizio positivo sulla compatibilità ambientale subordinatamente al rispetto di prescrizioni e raccomandazioni sul progetto preliminare “*Linea AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Verona – Padova*”;
- con la Delibera CIPE n. 94 del 29/03/2006 è stato approvato, 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 10 novembre 2014 n. 45 (pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 57 del 2015) il Cipe ha disposto la reiterazione del vincolo preordinato all’esproprio, apposto con la delibera n. 94 del 2006, sugli immobili interessati dalla realizzazione dell’intervento «*Collegamento ferroviario AV/AC Verona - Padova*», limitatamente alle tratte di prima fase, tra Verona e Montebello Vicentino e tra Grisignano di Zocco e Padova
- con Determina direttoriale prot. DVA_DEC_2016-0000472 del 29/12/2016, preso atto del parere CTVA/2233 del 25/11/2016, è stata verificata l’ottemperanza del “*Progetto Definitivo della Linea AV/AC Verona – Padova 1° Lotto Funzionale Verona – Bivio Vicenza*” alle prescrizioni della Delibera CIPE n. 94/2006 relativamente ai seguenti tratti del 1° sub-lotto Verona-Montebello Vicentino:
 - dal km 0+000,00 al km 12+725,00;
 - dal km 29+482,31 (corrispondente al km 28+837,94 del P.P.) al km 32+525,00 (fine 1° sub lotto e corrispondente al km 28+837,94 del P.P.);
- con il Parere n. CTVA/2232 del 25/11/2016 è stato espresso giudizio positivo con prescrizioni circa la compatibilità ambientale del progetto “*Linea AV/AC Verona-Padova. Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante). Progetto definitivo*” e impartite prescrizioni per la revisione del Piano di Utilizzo redatto ai sensi del D.M. 161/12;
- con la Delibera n. 84/2017 del 22/12/2017 il CIPE ha approvato con prescrizioni e raccomandazioni il progetto definitivo “*Linea ferroviaria alta velocità/alta capacità (AV/AC) Verona-Padova. Primo lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (escluso nodo di Verona est)*”; con il parere CTVA n.2964 del 01/03/2019 la Commissione, prendendo atto che il progetto preliminare costituisce il 2° lotto funzionale della tratta AV/AC Verona-Padova e si configura come una variante al progetto preliminare della tratta stessa già oggetto di specifica procedura

di VIA, approvato con la Delibera CIPE n. 94/2006, nonché naturale prosecuzione del 1° lotto funzionale, ha espresso parere positivo relativamente alla compatibilità ambientale del “Progetto preliminare dell'intervento "Attraversamento di Vicenza" - 2° Lotto funzionale della tratta AV/AC "Verona-Padova"”, fatte salve tutte le autorizzazioni e gli adempimenti previsti dalla normativa vigente, anche in sede europea, all’atto della presentazione della nuova fase progettuale, condizionato all’ottemperanza delle prescrizioni di seguito indicate, con la precisazione che qualora gli esiti degli approfondimenti prescritti dovessero evidenziare significative modifiche del quadro conoscitivo posto a base del presente parere si dovrà procedere alla ripubblicazione delle parti del progetto interessate dalle suddette variazioni; inoltre, la Commissione, con riferimento al Piano di Utilizzo del progetto in questione ha ritenuto “allo stato soddisfatta la verifica della sussistenza dei requisiti di cui all’art. 4 del D.P.R. 120/2017 risultando comunque necessario che vengano estese e trasmesse al MATTM le caratterizzazioni di tutta l’area di realizzazione della cassa di espansione sul Torrente Onte, compresi gli scavi effettuati in alveo per il rizezionamento del torrente ed innalzamento degli argini”;

- Con Delibera CIPE n. 64 del 26 novembre 2020 è approvato il Progetto Preliminare del 2° Lotto Funzionale “Attraversamento di Vicenza”, subordinato al recepimento delle prescrizioni n. 49 e 77 e raccomandazioni n.1
- con Determina Direttoriale prot. 121 del 21/04/2021, preso atto del parere CTV/219 del 6/4/2021, è stata determinata la conclusione della verifica del Piano di Utilizzo terre e rocce da scavo del progetto esecutivo “Linea AV/AC Verona-Padova, 1° Lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza” e la sussistenza dei requisiti di cui all’art. 4 del D.P.R. 120/2017 subordinata al rispetto delle condizioni ambientali di cui all’art. 1 della suddetta Determina;
- con le determine direttoriali n.448 del 23/11/2021, n.144 del 11/07/2022 e n.326 del 10/11/2022 e con il Parere della Commissione n. 572 del 10/05/2024 sono state approvate le varianti riguardanti il Primo lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza;
- il Decreto Direttoriale MiTE-VA-DEC-2022-0000393 13/12/2022 - Procedura di Verifica dell’Ottemperanza ai sensi art.216 c.27 D.Lgs. 50/2016 e artt.166, 185 D.Lgs.163/2006 relativa alla Linea AV/AC Milano - Venezia, tratta AV/AC Verona - Padova, progetto definitivo 2° lotto funzionale Attraversamento di Vicenza. Procedura di approvazione del Piano di Utilizzo ai sensi del D.P.R. 120/2017 del 2 lotto funzionale Attraversamento di Vicenza. CUP: J41E91000000009, previo parere della Commissione n.618 del 13/12/2022, si è espresso, con condizioni ambientali, in merito:
 - alla verifica dell’ottemperanza ai sensi dell’art. 185, cc. 4 e 5, del D.Lgs. 163/2006 del progetto definitivo “Linea ferroviaria AV/AC Verona – Padova. 2° lotto funzionale Attraversamento di Vicenza” alle prescrizioni e raccomandazioni di cui alla Delibera CIPE n. 64 del 26 novembre 2020 di approvazione del progetto preliminare;
 - alla Verifica del Piano di utilizzo terre ai sensi dell’art. 9 del D.P.R. 120/2017;
- Con Delibera n. 6/2023 del 29/03/2023 (Gazzetta Ufficiale n.122 del 26/05/2023), il CIPRESS ha autorizzato l’avvio dei lavori del primo lotto costruttivo del progetto «Attraversamento di Vicenza», con impegno programmatico a finanziare l’intera opera;
- Con Ordinanza n. 15 del 13.07.2023 il Commissario Straordinario ha approvato il Progetto Definitivo del 2° Lotto Funzionale “Attraversamento di Vicenza” della Linea AV/AC Verona-Padova, con prescrizioni e raccomandazioni;

RILEVATO inoltre che per il progetto in esame:

- con la Delibera CIPE n. 64/2020 del 26/11/2020 “Programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001). Linea ferroviaria alta velocità/alta capacità (AV/ AC) Verona-Padova. 2°

lotto funzionale «attraversamento di Vicenza» approvazione del progetto preliminare (CUP J41E91000000009). (Delibera n. 64/2020)” è stato approvato il progetto preliminare della tratta in questione. Infatti, come riportato al punto 1.1 della citata Delibera è riportato che ai sensi e per gli effetti degli articoli 165 e 183, comma 6, del decreto legislativo n. 163 del 2006, e successive modificazioni nonché ai sensi del combinato disposto dell’art. 1, comma 76, della legge n. 147 del 2013 e dell’art. 2, commi 232 e seguenti, della legge n. 191 del 2009 ed ai sensi dell’art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001, e successive modificazioni, il progetto preliminare è approvato, con le prescrizioni e le raccomandazioni anche ai fini dell’attestazione della compatibilità ambientale, della localizzazione urbanistica e dell’apposizione del vincolo preordinato all’esproprio, il progetto preliminare della Linea ferroviaria alta velocità/alta capacità (AV/AC) Verona-Padova: 2° lotto funzionale “Attraversamento di Vicenza”

- Tra le Altre disposizioni di cui al punto 2 della Delibera viene riportato che “2.2 In sede di redazione del progetto definitivo, il soggetto attuatore trasmette un’accurata informativa al Ministero dell’ambiente e della tutela del territorio e del mare ed al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per attestare di aver tenuto debito conto del potenziale impatto sulle falde idriche inquinate da sostanze perfluoroalchiliche (PFAS), interessate dai lavori di realizzazione dell’opera tra Montecchio Maggiore (VI) e Vicenza (per la parte di competenza). In fase di verifica di ottemperanza da parte del Ministero dell’ambiente e della tutela del territorio e del mare, la progettazione definitiva, conseguentemente redatta, individuerà le eventuali necessarie misure per l’eliminazione dell’impatto ulteriore, rispetto all’esistente, eventualmente dovuto ai lavori per l’intervento ferroviario, coerentemente con quanto previsto con la prescrizione n. 28 dell’Allegato 1, come riprese dalla prescrizione n. 29 del parere VIA del 1° marzo 2019, ferme restando le competenze del Commissario delegato per le emergenze PFAS delle falde idriche nei territori delle province di Vicenza, Verona e Padova.”;

PREMESSO che:

- Il Consorzio Iricav Due con nota del 04/03/2024, acquisita con prot. MASE- 47635 del 12/03/2024, ha presentato istanza di avvio della procedura di verifica di variante ai sensi dell’art. 169, c.5 del D. lgs. 163/2006 e ss.mm.ii. per quanto applicabile ai sensi dell’art. 225 del D.lgs. 36/2023, per le Varianti localizzative del progetto esecutivo “Linea AV/AC Verona-Padova. 2° Lotto funzionale: Attraversamento di Vicenza”.
- la domanda è stata acquisita dalla Divisione V - Sistemi di valutazione ambientale della Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (d’ora innanzi Divisione) con prot.n. MASE-47635.12-03-2024 in data 12/03/2024;
- la Divisione con nota prot.n. MASE-63243.03-04-2024 del 03/04/2024, acquisita dalla Commissione con prot.n. CTVA- 4385.04-04-2024 in data 04/04/2024 ha trasmesso a questa Commissione la Comunicazione di pubblicazione documentazione, procedibilità istanza e responsabile del procedimento, per l’avvio della procedura di Verifica Varianti ai sensi dell’art. 169, c. 5, del D.Lgs. 163/2006, (ancora applicabile in virtù della disposizione transitoria di cui all’art. 225, comma 10, del D.lgs. 36/2023), per l’intervento “Linea AV/AC Verona-Padova. 2° Lotto funzionale “Attraversamento di Vicenza”. Varianti in recepimento delle prescrizioni nn. 49 e 77 dell’Ordinanza del Commissario Straordinario n. 15 del 13/07/2023”;
- Secondo quanto riportato dal Consorzio proponente nella citata istanza del 04/03/2024, dette varianti localizzative sono originate in recepimento delle prescrizioni nn. 49 e 77 e della raccomandazione n. 1 dell’Ordinanza del Commissario Straordinario n. 15 del 13/07/2023 di approvazione del progetto definitivo del 2° lotto funzionale “Attraversamento di Vicenza” della linea ferroviaria AV/AC Verona-Padova.

- In istanza, il Proponente dichiara che dette varianti presentano rilievo localizzativo, ai sensi dell’art. 169, comma 3 del D.Lgs. 163/2006 in quanto non sono contenute nell’ambito del corridoio individuato in sede di approvazione del progetto ai fini urbanistici; dichiara altresì la necessità di apporre il vincolo preordinato all’esproprio sulle aree interessate dalle opere e a tal proposito, si procederà, ai sensi del combinato disposto dell’art. 169, comma 3 e dell’art. 165 comma 5 del citato D.Lgs. 163/2006, a mezzo di Conferenza dei Servizi alla acquisizione delle valutazioni delle Amministrazioni interessate e dei soggetti gestori di servizi interferenti, nonché alla valutazione delle proposte in quella sede formulate, così da pervenire alla loro approvazione da parte di RFI S.p.A. in qualità di soggetto aggiudicatore dell’intervento;

CONSIDERATO che l’oggetto del presente parere è:

- l’accertamento, ai sensi dell’art.185, commi 4 (lett. a) e 5 del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i. della presenza di difformità tra il progetto definitivo e quello preliminare e se tali difformità comportino una significativa modificazione dell’impatto globale del progetto sull’ambiente tali da rendere necessario l’aggiornamento dello studio di impatto ambientale e la nuova pubblicazione dello stesso anche ai fini dell’eventuale invio di osservazioni da parte dei soggetti pubblici e privati interessati, limitatamente, se del caso, alla sola parte di progetto interessato dalla variazione
- l’accertamento, ai sensi dell’art.185, comma 4 (lett. b) del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i. della rispondenza del progetto definitivo al progetto preliminare ed alle eventuali prescrizioni dettate in sede di approvazione dello stesso con particolare riferimento alla compatibilità ambientale ed alla localizzazione dell’opera.

CONSIDERATO che:

Il Contratto di Programma 2012-2016 – Parte Investimenti – Aggiornamento 2016, tra MIT e RFI, prevede l’articolazione della tratta AV/AC Verona-Padova in tre lotti funzionali (Fig.1):

- 1° lotto funzionale: Verona-Bivio Vicenza;
- 2° lotto funzionale: Attraversamento di Vicenza;
- 3° lotto funzionale: Vicenza-Padova.



Figura 1 – Lotti funzionali della tratta Verona-Padova

Con Delibera n. 64/2021 (Gazzetta Ufficiale n. 55 del 05.03.2021) il CIPE ha approvato il Progetto Preliminare, redatto da Italferr per conto del Proponente RFI; con Delibera n. 6/2023 del 29/03/2023 (Gazzetta Ufficiale n.122 del 26/05/2023), il CIPESS ha autorizzato ha autorizzato l’avvio dei lavori

del primo lotto costruttivo del progetto «Attraversamento di Vicenza», con impegno programmatico a finanziare l’intera opera; con Ordinanza del Commissario Straordinario N. 15 del 13.07.2023 è stato approvato il Progetto Definitivo. Il tratto “Attraversamento di Vicenza” costituisce il 2^ Lotto Funzionale e con un tracciato di Km 6,2 km, interessa 5 Comuni in provincia di Vicenza: Altavilla Vicentina, Creazzo, Sovizzo, Vicenza, Torri di Quartesolo.

La soluzione di attraversamento di Vicenza, sviluppata nella progettazione preliminare e aggiornata nella Progettazione Definitiva, prevede in sintesi la realizzazione dei seguenti interventi:

- Realizzazione della linea AV/AC in affiancamento alla linea storica in superficie;
- Adeguamento del PRG di Vicenza Viale Roma per consentire l’inserimento della coppia di binari AV/AC e dei relativi marciapiedi;
- Realizzazione di una nuova fermata in zona Fiera sia sulla linea esistente (SFMR) sia sulla linea AV/AC;
- Risoluzione delle interferenze tra la linea ferroviaria e le viabilità esistenti e realizzazione di viabilità connesse;
- Interventi idraulici funzionali alla realizzazione della linea ferroviaria;
- Realizzazione della nuova linea urbana di trasporto rapido di massa a trazione elettrica da zona Fiera a Viale della Serenissima.

Altri interventi volti a sostenere e potenziare l’intermodalità a livello territoriale e comunale;

- Sistemazione della zona di Stazione Viale Roma che costituisce nodo di interscambio tra il trasporto su ferro, trasporto pubblico e privato;
- Nuovi percorsi ciclabili e ricucitura alla rete ciclabile esistente;
- Parcheggio scambiatore in corrispondenza del capolinea est della nuova linea TPL.

Il tratto “Attraversamento di Vicenza” costituisce il 2° Lotto Funzionale e con un tracciato di Km 6,2 km, interessa 5 Comuni in provincia di Vicenza: Altavilla Vicentina, Creazzo, Sovizzo, Vicenza, Torri di Quartesolo

Per quanto riguarda l’oggetto delle varianti al progetto esecutivo:

Variante: Linea ferroviaria AV/AC Verona – Padova. 2° Lotto Funzionale “Attraversamento di Vicenza”. Varianti in recepimento alle prescrizioni nn. 49 e 77 dell’Ordinanza del Commissario Straordinario n.15 del 13/07/2023;

Tipologia: Variante localizzativa (ai sensi dell’art. 169 D.Lgs. 163/2006);

Località: Le opere in variante risultano localizzate in Provincia di Vicenza, comune di Vicenza.

Motivazione:

VARIANTI PROGETTUALI		
Prescrizioni / Raccomandazioni	WBS	DESCRIZIONE
Raccomandazione 1	NV02	Riconfigurazione degli assi di progetto della Nuova Viabilità Via dell’Oreficeria, con conseguenti modifiche ai collegamenti con la rete locale superficiale di accesso al quartiere fieristico
	SL04	Traslazione del sottopasso SL04, a seguito della modifica di NV02 “Via dell’Oreficeria”
	FV01	Riassetto area della Fermata Fiera (FV01)
Prescrizione n. 49	IN03	Riconfigurazione della Deviazione affluente Dioma Scolo Piazzon (IN03), con conseguente modifica delle vasche di laminazione
Prescrizione n. 77	SI91	Risoluzione - SNAM metanodotto (area Variante NV02 - FV01)

Il recepimento della **Raccomandazione 1** ha richiesto espressamente la traslazione e la riconfigurazione dell’asse viario NV02 (Via dell’Oreficeria) di sottopasso del nuovo sedime ferroviario, per scongiurare la demolizione dell’edificio denominato “Palakiss”. La traslazione di viale dell’Oreficeria, importante direttrice nell’area di riferimento, ha determinato lo spostamento dell’opera di sottopasso del sedime ferroviario **SL04**, il generale riassetto dell’area della nuova fermata Fiera (**FV01**), con la rimodulazione dell’area intermodale, posta a Nord del fascio binari. L’area è stata riconfigurata, essendo ora il collegamento di Via dell’Oreficeria più baricentrico rispetto alla soluzione di progetto definitivo. Sul lato Ovest sono previsti i parcheggi a servizio sia della nuova fermata Fiera che del quartiere fieristico, comprensivi di parcheggi per auto elettriche (sola predisposizione), i parcheggi per i motocicli, i parcheggi per i taxi e, nelle zone più a ridosso della fermata, i parcheggi per le biciclette.

La **Prescrizione N. 49** si riferisce allo scolo Piazzon IN03, WBS progettuale direttamente collegata dal punto di vista tecnico, realizzativo e funzionale alle WBS coinvolte dalla Raccomandazione 1.

La **Prescrizione N. 77** riguarda la risoluzione dell’interferenza con il metanodotto SNAM

MODIFICHE PROGETTUALI

Riconfigurazione asse viario NV02 “Via dell’Oreficeria”. Il nuovo asse stradale è, pertanto, realizzato in prosecuzione dell’esistente Via dell’Oreficeria e prosegue sottopassando il sedime ferroviario della nuova Fermata Fiera alla prog. 46+280, nell’area precedentemente occupata dal sottopasso di accesso alla fermata stessa.

Riprogettazione in nuova posizione del sottopasso viario SL04 “Via dell’Oreficeria”. Come diretta conseguenza della traslazione dell’asse stradale Via dell’Oreficeria, il sottopasso SL04 è stato riprogettato nella nuova posizione funzionale al passaggio dei veicoli.

Riprogettazione del FV01 “Nuova Fermata Fiera” – Il sottopasso di accesso ai binari e di comunicazione tra area fieristica a Sud della linea AV/AC e area di scambio intermodale a Nord è stato spostato poiché interferente con il nuovo sottopasso SL04. Come conseguenza, tutti gli elementi che costituiscono il fabbricato della Nuova fermata Fiera sono state revisionate, nello specifico si tratta delle banchine, delle pensiline, delle opere di sostegno in destra ed in sinistra rispetto alla piattaforma ferroviaria, del muro tra banchina AV e binario Merci, le coperture degli ingressi ed infine dell’area di interscambio modale. Questa area a Nord della linea AV/AC, composta dalla zona dei parcheggi a servizio della fermata e della fiera e dalla zona del terminal ovest della TPL, ha subito una modifica sia dal punto di vista funzionale (il nuovo asse di Viale dell’Oreficeria e ora più

baricentrico rispetto alla soluzione di Progetto Definitivo) sia dal punto di vista idraulico, come verrà più dettagliatamente illustrato nel seguito.

Per completezza si evidenzia che, in relazione al generale nuovo assetto dell’area Via Oreficeria – Fiera per effetto della Raccomandazione n.1, riguardo al **Sottovia Ciclopedonale Fermata Fiera al km 46+368 (SL05)** è stata modificata la livelletta e la quota di sbarco della pista ciclopedonale determinando una variazione della quota del finito senza alcuna ripercussione sulla carpenteria e sul posizionamento dello scatolare.

Riprogettazione dell’IN03 “Deviazione affluente Dioma Scolo Piazzon” – La struttura dello scatolare per la deviazione affluente Dioma (Piazzon) (IN03), è immutata rispetto al Progetto Definitivo, le modifiche apportate riguardano l’ampliamento della camera di spinta per consentire l’alloggiamento dei martinetti. Dal punto di vista idraulico la deviazione ha la stessa configurazione del Progetto Definitivo; le modifiche riguardano invece, per il recepimento della **Prescrizione N.49, le vasche di laminazione** che laminando le acque di smaltimento dell’area di interscambio modale in fregio alla Fermata Fiera, scaricano all’interno della deviazione stessa. Sono stati eliminati pertanto l’impianto di sollevamento e una vasca di laminazione che nel Progetto Definitivo era inserita a Nord del terminal bus, è inoltre stato semplificato il sistema di controllo delle portate in uscita. In recepimento, inoltre, della Prescrizione N.50, sono state inserite le protezioni spondali richieste lungo la Roggia Dioma allo sbocco dello scolo Piazzon.

Prescrizione N. 77 - Spostamento condotta Snam (per risoluzione interferenza)

Progetto di risoluzione dell’interferenza con il metanodotto SNAM

Il Proponente R.F.I — Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. ha trasmesso la seguente documentazione di variante che è stata analizzata:

- IN2L-20-Y-I2-BZ-IN03-00-001-A01-scarichi
- IN2L-20-Y-I2-PZ-IN03-00-001-A02-planimetria
- IN2L-20-Y-I2-PZ-IN03-00-002-A01-area_laminazione
- IN2L-20-Y-I2-PZ-IN03-00-003-A02-deviazione_fosso
- IN2L-20-Y-I2-RI-IN03-00-001-A02-relazione
- IN2L-20-Y-I2-DZ-IN03-00-101-A01-tombino_scatolare
- IN2L-20-Y-I2-BZ-IN03-00-102-A01-tombino-carpenteria
- IN2L-20-Y-I2-RG-MD00-00-501-A04 - RELAZIONE AMBIENTALE PER LE OPERE IN VARIANTE AI SENSI DELL’ART. 169 C. 3 e 5 del D.LGS. 163/2006 – RACC. 1 , PRESCR. N. 49 E N.77 DELL’ORDINANZA 15/2023

ANALISI AMBIENTALE IN03 – Deviazione affluente DIOMA (Piazzon)

La prescrizione n. 49 è relativa alla variante IN03: riconfigurazione della Deviazione affluente Dioma Scolo Piazzon (IN03), con conseguente modifica delle vasche di laminazione.

Suolo e sottosuolo

Il proponente afferma che le nuove vasche di laminazione saranno realizzate nel rispetto della Carta d’uso del suolo.

La Carta dell’uso del suolo individua presso l’ambito di intervento aree industriali, commerciali e dei servizi pubblici e privati, reti stradali, ferroviarie e infrastrutture tecniche, terreni arabili in aree non irrigue e in brughiere/cespuglieti.

Il proponente ha valutato che le opere in variante ricadono sulle le stesse aree interessate dal Progetto Definitivo approvato, i cui effetti sul suolo sono già stati valutati all’interno dell’iter approvativo del progetto medesimo.

In conclusione, se si confronta la soluzione del Progetto Esecutivo con il Progetto Definitivo approvato, gli impatti sul suolo si possono considerare invariati.

Acque superficiali

Dal punto di vista idrologico e idraulico è stata modellata e verificata la deviazione planimetrica del corso d’acqua Piazzon che prevede uno sviluppo planimetrico di lunghezza di ca 294 metri, è caratterizzato da una pendenza media del fondo dell’alveo pari a 0,24% e scarica nella Roggia Dioma utilizzando il tratto terminale del Piazzon già esistente (quota di fondo alla confluenza pari a 29,51 m). Inoltre è stata dimensionata una vasca di laminazione ai sensi delle Linee Guida contenute nell’allegato A della DGR 2948 del 06/10/2009.

Il proponente dichiara che :

La configurazione del sistema di drenaggio delle acque meteoriche è stata completamente ridisegnata per adeguarla alla nuova posizione del sottovia Oreficeria e per il recepimento della Prescrizione n. 49, ad essa strettamente correlata.

La geometria, le quote le tipologie (canaletta/tubazione con rispettive dimensioni) della rete di drenaggio sono state ridisegnate a seguito del nuovo layout del parcheggio e del terminal della TPL. La modifica dell’accesso Sud del sottopasso FV01 non comporta variazioni al sistema di drenaggio. Le aree scolanti per il calcolo della portata al colmo sono state delimitate in funzione della nuova disposizione dell’area intermodale. Ciascuna area afferente al collettore in cui drena le acque meteoriche, è caratterizzata sulla base dell’uso del suolo previsto in sede di progetto, questo al fine di parametrizzare al meglio il modello idrologico che si basa sul metodo cinematico.

Il tempo di corrivazione adottato per ogni sotto-bacino è stato fissato, in base all’estensione media dei sotto-bacini stessi (quindi alla velocità di accesso alla rete) e al tempo di scorrimento in rete, che considerando la bassa pendenza imposta dalle quote di recapito sarà in generale inferiore a 1 m/s, si è adottato il valore di 10 minuti che si considera una media sufficientemente rappresentativa.

Le portate sono calcolate differenziando i parametri delle curve di possibilità climatica a seconda che si tratti di piattaforma stradale o ferroviaria, come previsto dalla normativa.

*È stato considerato, inoltre, l’apporto della stazione di sollevamento del sottopasso di Via dell’Oreficeria (in cui convogliano le acque del sottopasso di accesso alle banchine e le acque del sottopasso ciclopedonale). Per l’intervento in progetto, **si prevede l’inserimento di 3 impianti di trattamento per le acque di prima pioggia.***

Infatti, si è scelto di suddividere l’intera rete di drenaggio in 3 parti, ognuna delle quali convoglia in una differente vasca di prima pioggia: la prima raccoglie la parte nord-ovest del parcheggio, la seconda prende la parte sud-ovest del parcheggio mentre nella terza confluisce il drenaggio del terminal della TPL.

*E’ stata ideata una nuova configurazione del progetto Esecutivo, la raccolta delle acque meteoriche di drenaggio delle strade, dei piazzali e della piattaforma ferroviaria verranno raccolte attraverso dei collettori circolari e scaricate nel Piazzon, **rispettando un limite di scarico massimo pari a 5 l/s/ha**, così come prescritto dall’Ente regolatore: Consorzio di Bonifica Alta Pianura Veneta (APV). Per garantire tale livello massimo di scarico, durante gli eventi di maggiore intensità o durata entrerà in funzione la nuova area di laminazione. La configurazione finale prevede la stessa deviazione e riprofilatura dell’alveo del Piazzon così come previsto nel progetto definitivo. Nella figura seguente viene riportata la planimetria del nuovo Nodo Fermata Fiera del Progetto Esecutivo (riquadro verde) dove si può vedere, nella parte in alto a destra, la nuova area di laminazione, subito sotto al tracciato di progetto del Piazzon deviato.*

ANALISI AMBIENTALE SI91 – SNAM -Metanodotto

La prescrizione n. 77 è relativa alla variante SI91: risoluzione SNAM metanodotto (area Variante NV02 – FV01)

Suolo

La Carta dell’uso del suolo individua presso l’ambito di intervento aree industriali, commerciali e dei servizi pubblici e privati, reti stradali, ferroviarie e infrastrutture tecniche, terreni arabili in aree non irrigue e in brughiere/cespuglieti.

Il proponente ha valutato che le opere in variante ricadono sulle le stesse aree interessate dal Progetto Definitivo approvato, i cui effetti sul suolo sono già stati valutati all’interno dell’iter approvativo del progetto medesimo.

In conclusione, se si confronta la soluzione del Progetto Esecutivo con il Progetto Definitivo approvato, gli impatti sul suolo si possono considerare invariati.

Sottosuolo

Le nuove indagini hanno confermato una variazione litologica verso i termini più argillosi rispetto alla precedente ubicazione di PD. Il tetto della formazione ghiaiosa si approfondisce fino a 21m-22m circa dal piano campagna mentre nella posizione precedente, il tetto delle ghiaie era riscontrato a circa 18m di profondità dal piano campagna. Il risultato stratigrafico è in linea con il modello geologico generale del sottosuolo ricostruito lungo la linea AV/AC, in base al quale il tetto della ghiaia si deprime da Ovest verso Est.

Gli aspetti geologici e idrogeologici delle aree in variante, pur differenziandosi rispetto al PD per i dettagli litologici e di conseguenza per i valori di permeabilità, tendenzialmente più bassi rispetto alla configurazione precedente, non cambiano il modello geologico delineato nella precedente fase progettuale, ricostruito lungo tutta l’area vicentina interessata dal progetto dell’Alta Velocità.

Le differenze litologiche e idrogeologiche locali si riflettono comunque sulla progettazione delle opere, che rispetto al PD prevedono scavi maggiori, opere di sostegno più profonde e interventi di consolidamento precedentemente non previsti.

La soluzione prescelta si basa sul consolidamento del primo livello di ghiaie sabbie, intercettato a profondità di 22-27 m dal piano campagna; per tale consolidamento si farà ricorso al jet-grouting con metodologia bi-fluido, in modo tale da realizzare colonne compenstrate con diametro previsto di 1,1 m. Di conseguenza è stata fissata una lunghezza dei diaframmi di 30 m in modo tale da mantenere la base al di sopra del secondo strato di ghiaie e sabbie, segnalato a profondità di 30-35 m dal piano campagna. Il consolidamento con jet-grouting sarà eseguito dopo il completamento delle opere di sostegno, dall’interno dei diaframmi. Analoga soluzione è stata scelta per la vasca di demolizione del rostro del monolite e per la rampa stradale lato Sud.

Acque sotterranee

Il sottosuolo interessato dalle opere previste sia dal progetto definitivo, sia dalla variante, è caratterizzato da sedimenti fini di origine fluviale e fluvio palustre, costituiti in prevalenza da limi, limi argillosi, sabbie limose e sabbie argillose

La nuova viabilità NV02 e la nuova sistemazione dell’area intermodale FV01 non interferiscono con le acque sotterranee, pertanto non si ravvisano impatti aggiuntivi rispetto a quanto già valutato nelle procedure di approvazione del progetto.

Rispetto alle modifiche indotte dallo spostamento del sottopasso di Via dell’Oreficeria SL04, le figure sotto riportate mostrano il profilo idrogeologico lungo la traccia del sottopasso SL04 del PD e il profilo idrogeologico ricostruito lungo la traccia del sottopasso prevista nel Progetto Esecutivo

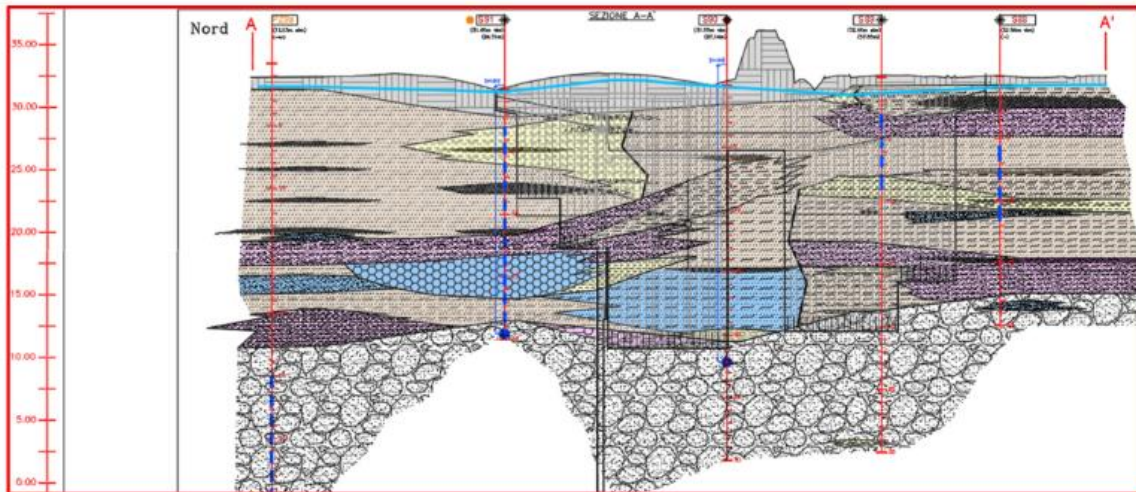


Figura 5-48 - Profilo idrogeologico SL04 - PD

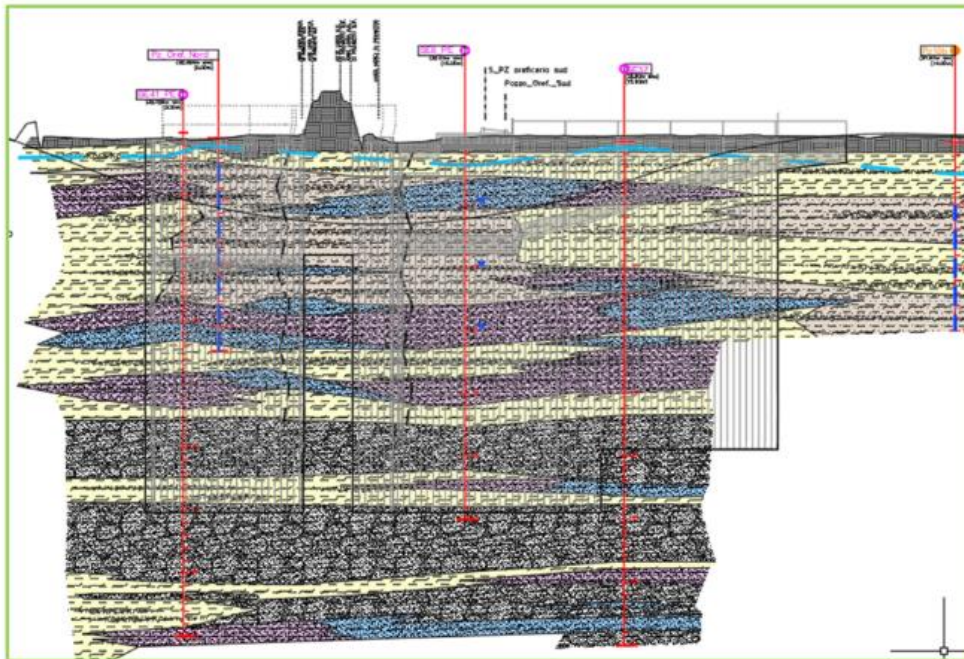


Figura – Stralcio profilo idrogeologico SL04 da PD a PE (tratto da RELAZIONE AMBIENTALE PER LE OPERE IN VARIANTE di Gennaio 2024)

Come riporta il Proponente: “il profilo idrogeologico ricostruito lungo la traccia del sottopasso, del progetto in variante, mostra la presenza di terreni meno sabbiosi rispetto al profilo geologico e idrogeologico di Progetto Definitivo, dove era stata riscontrata la presenza di una barra sabbiosa sepolta. Inoltre, il profilo geologico e idrogeologico dell’area di variante del sottopasso SL04, mostra una struttura meno massiva e più stratificata dei sedimenti ghiaiosi e argillosi, rispetto al PD”. “Rispetto alla precedente soluzione di progetto definitivo non si ravvisano differenze per quello che riguarda gli impatti con l’ambiente idrico sotterraneo: infatti le opere previste non interferiscono con le aree di salvaguardia di pozzi privati e pubblici in regime di concessione, destinati alla captazione di acque per uso potabile”

La variante non avrà ricadute a carico delle acque sotterranee, diverse da quelle già valutate nel PD, pertanto non si ravvisano impatti aggiuntivi rispetto a quanto già valutato

Dalla tavola esaminata “N2L-20-Y-I2-RO-SI91-00-001-A01 - PROGETTO DI RISOLUZIONE - SI99V-SNAM-0702-GAS - SI99V-SNAM-0703-GAS SI99V-SNAM-0704-GAS si evince che **sono stati sviluppati in modo esaustivo i dettagli realizzativi con i proprietari/enti gestori per la risoluzione delle interferenze con le reti dei sopra/sottoservizi.**

Rumore

Si rileva che l’impatto sulla matrice rumore e vibrazioni dovuto al riposizionamento del metanodotto SNAM può considerarsi non significativo in fase di esercizio.

Il tema della cantierizzazione del progetto di riposizionamento del metanodotto SNAM, rispetto alla matrice rumore e vibrazioni, non risulta invece valutato nella documentazione trasmessa.

ESAMINATA E VALUTATA tutta la documentazione tecnica trasmessa dal Proponente ai fini della verifica di varianti

RILEVATO che:

- il presente parere ha per oggetto l’esame della documentazione acquisita per la verifica varianti, ai sensi dell’art. 169, c. 5, del D.Lgs. 163/2006, per quanto applicabile all’art. 225 del D.Lgs. 50/2016, relativa a “Linea ferroviaria AV/AC Verona – Padova. Secondo Lotto Funzionale “Attraversamento di Vicenza”. Varianti in recepimento alle prescrizioni n. 49 e 77 dell’ordinanza del Commissario Straordinario n.15 del 13/07/2023.

- nella verifica si tiene conto dei pareri precedentemente esitati di approvazione del progetto definitivo ed esecutivo.

- come si evince dalla sintesi degli esiti dell’analisi ambientale condotta dal Proponente, relativa alle due fasi di costruzione e di esercizio, il giudizio di potenziale interferenza ambientale delle modifiche localizzative relative alle varianti proposte è risultato nullo sia nella fase di cantiere sia nella fase di esercizio;

- restano ferme tutte le verifiche e le autorizzazioni degli Enti competenti interessati alla realizzazione e all’esercizio delle opere in progetto.

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 le proposte di Variante relative a “*Linea ferroviaria AV/AC Verona - Padova. 2° Lotto Funzionale “Attraversamento di Vicenza”. Varianti in recepimento alle prescrizioni n. 49 e 77 dell’ordinanza del Commissario Straordinario n.15 del 13/07/2023*”, siano approvate direttamente dal Soggetto Aggiudicatore

Il Presidente della Commissione

Cons. Massimiliano Atelli