



Ministero della Transizione Ecologica

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

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

*** * ***

Parere n. 175 dell' 8 novembre 2021

Progetto:	<p><i>Variante ex Art. 169 Dlgs n. 163/2006</i></p> <p><i>Linea ferroviaria AV/AC Verona – Padova Primo Lotto Funzionale Verona - bivio Vicenza (escluso Nodo di Verona Est)</i></p> <p><i>Varianti in recepimento delle prescrizioni nn. 27, 29, 30, 31, 51, 57, 74, 137 e della raccomandazione n. 1 formulate nell'Allegato 1 della delibera CIPE n. 84/2017</i></p> <p>IDVIP 6296</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 D.lgs del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e in particolare l’art. 8 (*Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS*) e ss.mm. ii;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017, n. 342 recante *Articolazione, organizzazione, modalità di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio*;
- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20 agosto 2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10 gennaio 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 Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24 novembre 2020;

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 del 18 aprile 2016, n. 50 recante “*Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture*” e, in particolare, l’art. 216 “*Disposizioni transitorie e di coordinamento*”, comma 27;
- 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*”;

VISTO il Decreto Ministeriale n. 308 del 24/12/2015 recante gli “*Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale*”;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 13 giugno 2017, n. 120, “*Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell’articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164*”;

PREMESSO che:

- Il Consorzio Iricav Due (di seguito Proponente) con nota prot. 144 del 04/08/2021, successivamente perfezionata con note prot. 1543 del 5/08/2021, prot. 1600 del 19/08/2021 e prot. 1711 del 1/09/2021, ha presentato istanza, ai sensi dell’art. 169, c. 3, del D. Lgs. 163/2016, per quanto applicabile dall’art.

- 216, c. 27, del D. Lgs. 50/2016, per l'avvio della procedura di verifica varianti relativa a “Linea ferroviaria AV/AC Verona - Padova. Primo Lotto Funzionale Verona - bivio Vicenza (escluso Nodo di Verona Est). Varianti in recepimento delle prescrizioni nn. 27, 29, 30, 31, 51, 57, 74, 137 e della raccomandazione n. 1 formulate nell'Allegato 1 della delibera CIPE n. 84/2017 Linea AV/AC Verona-Padova. 1° lotto funzionale Verona-Bivio 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. MATTM/86390 in data 5/08/2021 e successivamente perfezionata con note acquisite al prot. MATTM/88692 in data 11/08/2021, prot. MATTM/90328 del 20/08/2021 e prot. MATTM/93270 del 9/09/2021;
 - La Divisione con nota prot.n. MATTM/101872 in data 23/09/2021, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (d'ora innanzi Commissione) con prot.n. CTVA/4772 in data 23/09/2021 ha trasmesso per l'avvio della procedura di Verifica Varianti ai sensi dell'art. 169, c. 3, del D.Lgs. 163/2006, per quanto applicabile all'art. 216, c. 27, del D.Lgs. 50/2016, relativa a “Linea ferroviaria AV/AC Verona - Padova. Primo Lotto Funzionale Verona - bivio Vicenza (escluso Nodo di Verona Est). Varianti in recepimento delle prescrizioni nn. 27, 29, 30, 31, 51, 57, 74, 137 e della raccomandazione n. 1 formulate nell'Allegato 1 della delibera CIPE n. 84/2017 Linea AV/AC Verona-Padova. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza”, la domanda sopraccitata e la documentazione progettuale allegata;
 - La Divisione ha designato con la suddetta nota prot.n MATTM/101872 in data 23/09/2021 il Referente Istruttore della presente procedura, individuato per la tipologia di opera “PNRR E LINEARI”, con nota della Commissione prot. CTVA/4611 del 13/09/2021;

PRESO ATTO che relativamente al progetto *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) e 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 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 I° Lotto Funzionale Verona – Bivio Vicenza" alle prescrizioni della Delibera CIPE n. 94/2006 relativamente ai seguenti tratti del 1° sottolotto Verona-Montebello Vicentino:
 - dal km 0+000,00 al km 12+725,00;
 - dal km 29+482,31 al km 32+525,00 (fine I° sub lotto);
 - 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. I° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante). Progetto definitivo" e impartite prescrizioni per la revisione del Piano di Utilizzo delle Terre redatto ai sensi del D.M. 161/2012;
 - 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 Determina Direttoriale prot. MATTM_DEC_2021-0000121 del 21/04/2021, preso atto del parere CTVA/145 del 11/01/2021, è stata determinata la conclusione della verifica del Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo del progetto esecutivo "Linea AV/AC Verona-Padova, I° 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;

RILEVATO che:

- Il progetto ricade nella Regione del Veneto ed interessa il territorio dei Comuni di Verona, San Martino Buon Albergo, Belfiore e San Bonifacio, in Provincia di Verona e dei Comuni di Montecchio Maggiore in Provincia di Vicenza;
- il Proponente comunica in sede di istanza che nel corso dello sviluppo del progetto esecutivo sono state recepite le prescrizioni nn.27, 29, 30, 31, 51, 57, 74, 137 e la raccomandazione n. 1 formulate nell'Allegato 1 alla citata delibera CIPE n. 84/2017, di seguito riportate:
 - ✓ *prescrizione n. 27: "Nel Comune di Belfiore, prevedere l'inserimento di una pista ciclabile in sede separata in corrispondenza del sottovia di progetto SL04 al chilometro 16+138"*
 - ✓ *prescrizione n. 29: "Nel Comune di S. Bonifacio, adeguare lo svincolo stradale «della Grena» sulla Porcilana, per il quale si prescrive di non realizzare il cavalcaferrovia, bensì prevedere la sopraelevazione della linea ferroviaria"*
 - ✓ *prescrizione n. 30: "Nel Comune di S. Bonifacio, realizzare una contro-strada di collegamento tra la Variante urbanistica parziale n. 70 al Piano regolatore regionale di San Bonifacio e la viabilità esistente di collegamento alla rotonda posta al chilometro 18+200."*
 - ✓ *prescrizione n. 31: "Nel Comune di S. Bonifacio, revisionare le rampe di accesso alla cosiddetta «Porcilana» alla progressiva chilometro 19+850 (svincolo Masetti) spostando verso ovest la rampa di immissione in direzione Vicenza secondo le indicazioni grafiche contenute nella delibera n.1 dell'11 gennaio 2016 del Comune di San Bonifacio"*
 - ✓ *prescrizione n. 51: "Stipulare, tra il Concedente Ministero delle infrastrutture e trasporti -DGVCA, la Concessionaria autostradale e il Consorzio Iricav Due, prima dell'avvio dei lavori, un'apposita convenzione per regolamentare:*
 - a. *in attraversamento dell'infrastruttura autostradale e/o in parallelismo all'interno della fascia di rispetto;*
 - b. *i progetti degli interventi di spostamento e adeguamento dei sottoservizi in corrispondenza delle pertinenze autostradali;*
 - c. *le occupazioni provvisorie di aree di Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A.;*
 - d. *le opere afferenti i manufatti posti nella fascia di rispetto autostrada/e ovvero, se successive, mediante atto istruttorio presso l'Ente Concedente;*
 - e. *la localizzazione temporanea e permanente per il deposito del sale;*

ID VIP 6296 - Linea ferroviaria AV/AC Verona - Padova. Primo Lotto Funzionale Verona - bivio Vicenza (escluso Nodo di Verona Est). Varianti in recepimento delle prescrizioni nn. 27, 29, 30, 31, 51, 57, 74, 137 e della raccomandazione n. 1 formulate nell'Allegato 1 della delibera CIPE n. 84/2017

- f. *il sistema di monitoraggio per le lavorazioni dalle quali derivi il rischio di indurre cedimenti alla piattaforma, alle strade e ai relativi manufatti in gestione alla Concessionaria autostradale. Nel caso di opere realizzate a spinta con sovrastanti corsie autostradali e relative pertinenze dovrà, in sede progettuale ed esecutiva, essere garantito che il varo a spinta non provochi sollevamenti del manto stradale;*
 - g. *la realizzazione delle linee telematiche di protezione al fine di evitare qualsiasi disservizio conseguente a guasti dei collegamenti telematici a servizio degli impianti autostradali, che possano accidentalmente verificarsi durante le lavorazioni."*
 - ✓ *prescrizione n. 57: "Garantire per le deviazioni provvisorie dell'Autostrada A4 il transito del traffico su n. 3 corsie per senso di marcia aventi larghezza non inferiore a 3,50 metri con velocità non inferiore a 110 chilometri orari, prevedendo al più la sola ricostruzione del solo cavalcavia di svincolo «Verona Est». Saranno possibili alcune deroghe al decreto ministeriale del 5 novembre 2001, ma dovrà in ogni caso essere garantita la visibilità per l'arresto"*
 - ✓ *prescrizione n. 74: "Realizzare per il Torrente Valpantena un nuovo by-pass in corrispondenza della linea AV con dimensioni minime indicative di 4,0×3,0 metri previa verifica idraulica"*
 - ✓ *prescrizione n. 137: "Realizzare un percorso ciclopedonale su cavalcaferrovia IV08 al chilometro 38+917"*
 - ✓ *raccomandazione n. 1: "Spostare la posizione del Posto tecnologico previsto in Comune di San Bonifacio nell'area interclusa compresa tra la rotatoria «Grena» e la Linea Ferroviaria previa verifica di fattibilità da parte della Provincia di Verona".*
- pertanto il presente parere ha per oggetto l'esame della seguente documentazione relativa alle Varianti del progetto esecutivo "Linea ferroviaria AV/AC Verona - Padova. Primo Lotto Funzionale Verona - bivio Vicenza (escluso Nodo di Verona Est). Varianti in recepimento delle prescrizioni nn. 27, 29, 30, 31, 51, 57, 74, 137 e della raccomandazione n. 1 formulate nell'Allegato 1 della delibera CIPE n. 84/2017 Linea AV/AC Verona-Padova. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza", così come disposto dalla Divisione con la nota sopraccitata prot.n. MATTM/101872 in data 23/09/2021:
- ✓ *Relazione Ambientale per le opere in variante ai sensi dell'art. 169 c. 3 e 4 del D.lgs. 163/2006;*
 - ✓ *Elaborati del Progetto Esecutivo delle opere in variante*
 - ✓ *Relazione "ARCHEOLOGIA - GENERALE - Previsione scavi in estensione/trincee esplorative";*

TENUTO CONTO delle seguenti osservazioni e dei pareri espressi ai sensi dell'art.19 del D.lgs. n.152/2006 e ss.mm.ii:

- Parere del Ministero della Cultura – DG ABAP Servizio V, espresso con nota prot. 31040-P del 17/09/2021, acquisita al prot. MATTM/100537 del 21/09/2021 e al prot. CTVA/4716 del 17/09/2021;
- Parere della Regione Veneto, espresso con nota prot. 444466 del 05/10/2021, acquisita al prot. MATTM/106817 del 5/10/2021 e al prot. CTVA/5203 del 22/10/2021.

TENUTO CONTO in particolare che:

- Il Ministero della Cultura – DG ABAP Servizio V con nota prot. 27086-P del 6/08/2021, acquisita per conoscenza al prot. MATTM/87363 del 6/08/2021 e al prot. CTVA/4139 del 9/08/2021, ha chiesto alla Soprintendenza ABAP per le province di Verona, Rovigo e Vicenza e ai Servizi II e III della DG ABAP le valutazioni ed i contributi istruttori di competenza relativi alle varianti in argomento;
- Il Ministero della Cultura – DG ABAP Servizio V con nota prot. 31040-P del 17/09/2021, acquisita al prot. MATTM/100537 del 21/09/2021 e al prot. CTVA/4716 del 17/09/2021, ha trasmesso il proprio *parere tecnico istruttorio favorevole alla richiesta di valutazione delle varianti* comunicando di ritenere che *sussistano i presupposti affinché le varianti possano essere approvate dal soggetto attuatore* nel rispetto di prescrizioni inerenti l'inserimento paesaggistico di alcune delle opere in variante;
- La Regione Veneto con nota prot. 444466 del 05/10/2021, acquisita al prot. MATTM/106817 del 5/10/2021 e al prot. CTVA/5203 del 22/10/2021, ha:

- ✓ trasmesso le osservazioni dei Comuni di Verona (nota prot. 311953 del 17/09/2021) e San Bonifacio (nota prot. 30030 del 10/09/2021 e prot. 31997 del 28/09/2021);
- ✓ comunicato che *per quanto di competenza sussistono le condizioni di cui all'art. 169 comma 3 del D.Lgvo 163/2006 e s.m.i. per l'approvazione delle varianti da parte del Soggetto Aggiudicatore;*
- ✓ evidenziato *la necessità di procedere con l'istituzione del Tavolo Tecnico così come contemplato dalla prescrizione n. 6 formulata nell'Allegato 1 – Parte Prima della Delibera CIPE n. 84/2017, che operi con lo scopo di verificare il piano delle compensazioni e mitigazioni ambientali, senza alterare i dati fondamentali dell'opera e i suoi presupposti tecnici economici ovvero fermo restando l'importo per le opere di mitigazione e compensazione previste nel progetto definitivo*”;

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.

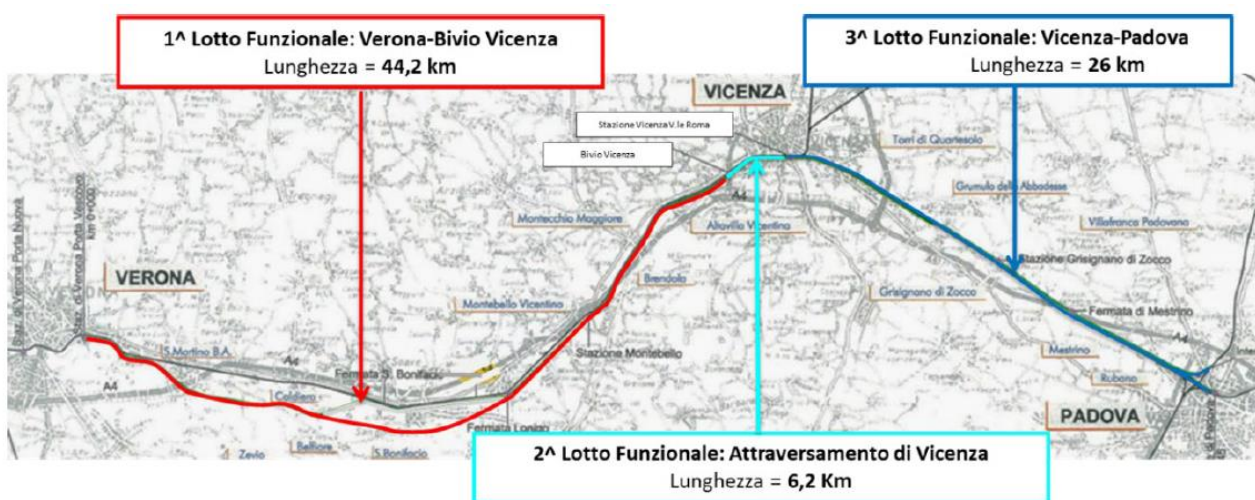


Figura 1 - Lotti funzionali della tratta Verona-Padova.

Il tratto Verona - bivio Vicenza (Fig.2), che costituisce il 1° Lotto Funzionale, ha un tracciato lungo 44,2 km e interessa 13 Comuni della regione Veneto, di cui 8 in provincia di Verona (Verona, San Martino Buon Albergo, Zevio, Caldiero, Belfiore, S. Bonifacio, Arcole e Monteforte d'Alpone) e 5 in provincia di Vicenza (Lonigo, Montebello Vicentino, Brendola, Montecchio Maggiore e Altavilla Vicentina).

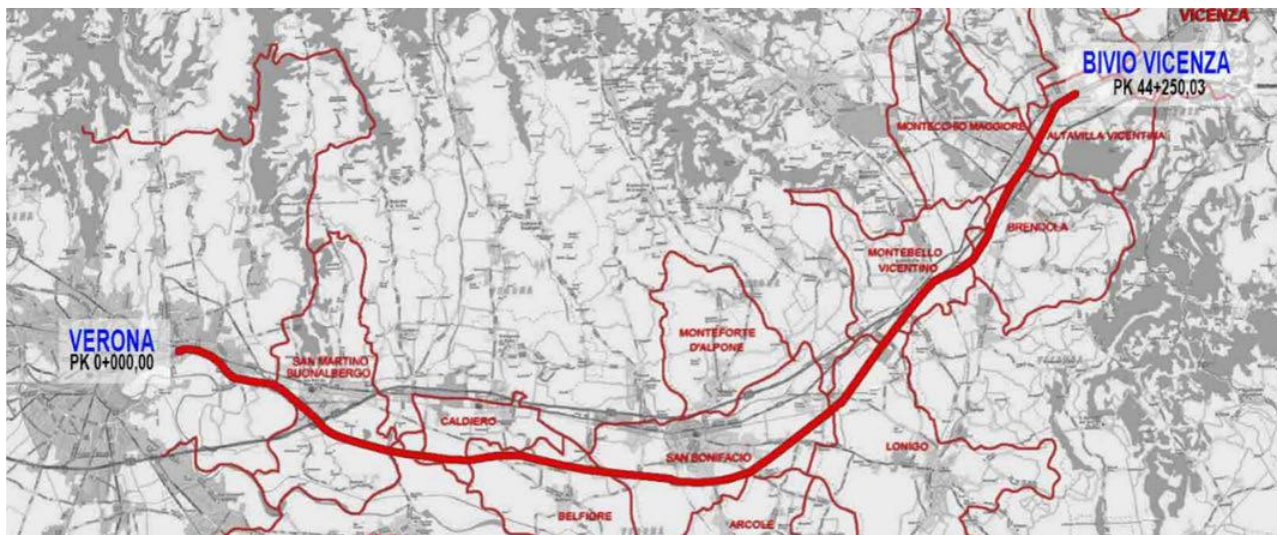


Figura 2 - Lotto funzionale 1 (da Verona a bivio Vicenza)

Con Delibera n. 84/2017 il Cipe ha approvato il “Progetto definitivo della nuova linea AV/AC Verona-Vicenza-Padova”, limitatamente al primo Lotto Funzionale Verona-bivio Vicenza ed escluso il nodo di Verona est, autorizzando la realizzazione delle opere del primo lotto costruttivo con impegno programmatico a finanziare l’intera opera con prescrizioni e raccomandazioni riportate nell’allegato 1 della citata delibera.

In particolare, tali prescrizioni e raccomandazioni tengono conto dei pareri degli Enti interessati e possono essere distinte in:

- prescrizioni nella fase del progetto esecutivo;
- prescrizioni durante la fase realizzativa;
- prescrizioni in fase di esercizio;
- raccomandazioni nella fase del progetto esecutivo.

A seguito delle suddette prescrizioni e raccomandazioni, il Proponente ha predisposto una serie di varianti progettuali che scaturiscono dal recepimento del predetto quadro prescrittivo; esse, in base alla loro localizzazione rispetto al tracciato della linea ferroviaria AV/AC, possono essere distinte in:

- varianti non localizzative, che si collocano all’interno del corridoio ferroviario avente una ampiezza di 75 m per lato;
- varianti localizzative, che si collocano al di fuori del corridoio ferroviario ad una distanza superiore ai 75 m dalla linea ferroviaria per ciascun lato.

L’istanza avanzata dal proponente, oggetto della presente procedura, riguarda le **varianti non localizzative**, previste in recepimento delle **prescrizioni nn. 27, 29, 30, 31, 51, 57, 74 e 137 e della raccomandazione n. 1**, ricadenti tutte all’interno del “corridoio urbanistico”, come individuato in sede di Progetto Preliminare approvato con Delibera n. 94/2006 e di Progetto Definitivo approvato con Delibera n. 84/2017.

Le opere oggetto delle varianti, di cui alle precedenti prescrizioni e raccomandazione, sono localizzate in Provincia di Verona (comuni di Verona, San Martino Buon Albergo, Belfiore e San Bonifacio) e in Provincia di Vicenza (comuni di Montecchio Maggiore e Montebello Vicentino. Esse sono riassunte in Tab.1.

VARIANTI PROGETTUALI		
PRESCRIZIONE	WBS	DESCRIZIONE
27	SL04	Allargamento sottopasso SP 39 per inserimento aggiunta pista ciclabile
29	VI18	Eliminazione cavalcaferrovia IV06 (intersezione con rotatoria del Grena) e innalzamento livelletta
30	NV57	Realizzare strada di collegamento tra variante urbanistica 70 (pk 18) e viabilità esistente
31	IN47	Modifica rampe/svincolo di Via Masetti su SP38 Porcilana
51	IN16d	Autostrada BS-PD. Mantenimento parcheggi casello A4 Verona durante tutte le fasi di lavoro
57	NW56O	Autostrada BS-PD. Deviazione A4 a110 km/h con parziale deroga parametri cinematici e demolizione 1 cavalcavia di svincolo
74	IN01	Nuovo by-pass Torrente Valpantena (Raddoppio manufatto scatolare) - Genio Civile
137	IR08d	Percorso ciclopedonale su cavalcaferrovia IV08
RACCOMANDAZIONI	WBS	DESCRIZIONE
1	FA07	Traslazione PT San Bonifacio (FA07) nell'area interclusa

Tabella 1 – Elenco delle varianti

Caratteristiche ambientali:

Le valutazioni fatte dal Proponente sono state condotte con l'obiettivo di aggiornare le analisi e le valutazioni effettuate in sede di approvazione del progetto definitivo (Parere n. 2232 del 25/11/2016 della CTVIA), tenendo conto delle modifiche progettuali apportate a seguito delle prescrizioni e raccomandazioni richieste dalla delibera CIPE.

A parere del Proponente, le varianti proposte consistono in modifiche puntuali che non apportano cambiamenti sensibili alle caratteristiche tecniche delle opere e alla loro localizzazione. L'analisi eseguita dal Proponente si compone, per ciascuna delle varianti, delle seguenti informazioni:

Informazioni generali:

- indicazione del Comune e della Provincia in cui è localizzata la variante, codice della wbs, numero della prescrizione della delibera CIPE.

Riferimento alla prescrizione CIPE:

- testo della prescrizione cipe che ha dato origine alla variante.
- tavola di confronto tra il progetto definitivo e il progetto esecutivo.

Descrizione del contesto

- inquadramento della variante su carta tecnica regionale e su foto aerea.

Descrizione della modifica progettuale:

- descrizione sintetica della modifica progettuale.
- descrizione sintetica dell'eventuale modifica delle opere di mitigazione ambientale
- stralci dei principali elaborati di progetto (planimetrie sezioni e/o prospetti).

Inquadramento programmatico

- individuazione della variante nell'ambito degli strumenti urbanistici comunali.

Analisi ambientale

- confronto della variante di Progetto Esecutivo con quanto già valutato e approvato del Progetto Definitivo per ciascuna componente ambientale analizzata.

Inoltre, per tutte le varianti che interessano direttamente un vincolo paesaggistico ai sensi del D.Lgs. 42/2004, ad esclusione delle opere che sono esonerate dalla richiesta di autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'allegato A del DPR 31/2017, il Proponente ha dato un approfondimento degli aspetti paesaggistici, mirato

alla valutazione della previsione degli effetti di trasformazione paesaggistica potenzialmente indotti dalla variante in esame.

La metodologia applicata nell'analisi ambientale comparativa fatta dal Proponente è stata articolata per singole componenti ambientali, considerando unicamente quelle per le quali, in ragione della natura e all'entità delle modifiche progettuali apportate dal Progetto Esecutivo, sia stata ritenuta possibile un'alterazione negativa del quadro degli impatti valutati per il Progetto Definitivo approvato.

Son state considerate le seguenti componenti ambientali:

- sistema dei vincoli paesaggistici e paesaggio.
- ecosistemi.
- suolo.
- acque superficiali;

In quanto segue si riportano le informazioni sulle varianti desumibili dall'elaborato presentato dal PropONENTE ("RELAZIONE AMBIENTALE PER LE OPERE IN VARIANTE AI SENSI DELL'ART. 169 C. 3 e 4 del D.LGS. 163/2006", allegato IN1710YI2RHIM000002C000DI000 del Progetto esecutivo in data marzo 2021). Nella stessa relazione sono tratti gli aspetti inerenti l'archeologia dei siti interessati dalle opere in variante, che appresso però non saranno discusse in quanto non di pertinenza della Commissione.

Variante PR.27 - ALLARGAMENTO SOTTOPASSO SP39 PER INSERIMENTO AGGIUNTA PISTA CICLABILE

MODIFICA PROGETTUALE: Le modifiche oggetto di variante consistono in opere di risistemazione della strada provinciale SP39 al km 16+193 a seguito del sottoattraversamento della futura linea AV, sia da parte della strada stessa, che di una pista ciclabile (Fig.3).

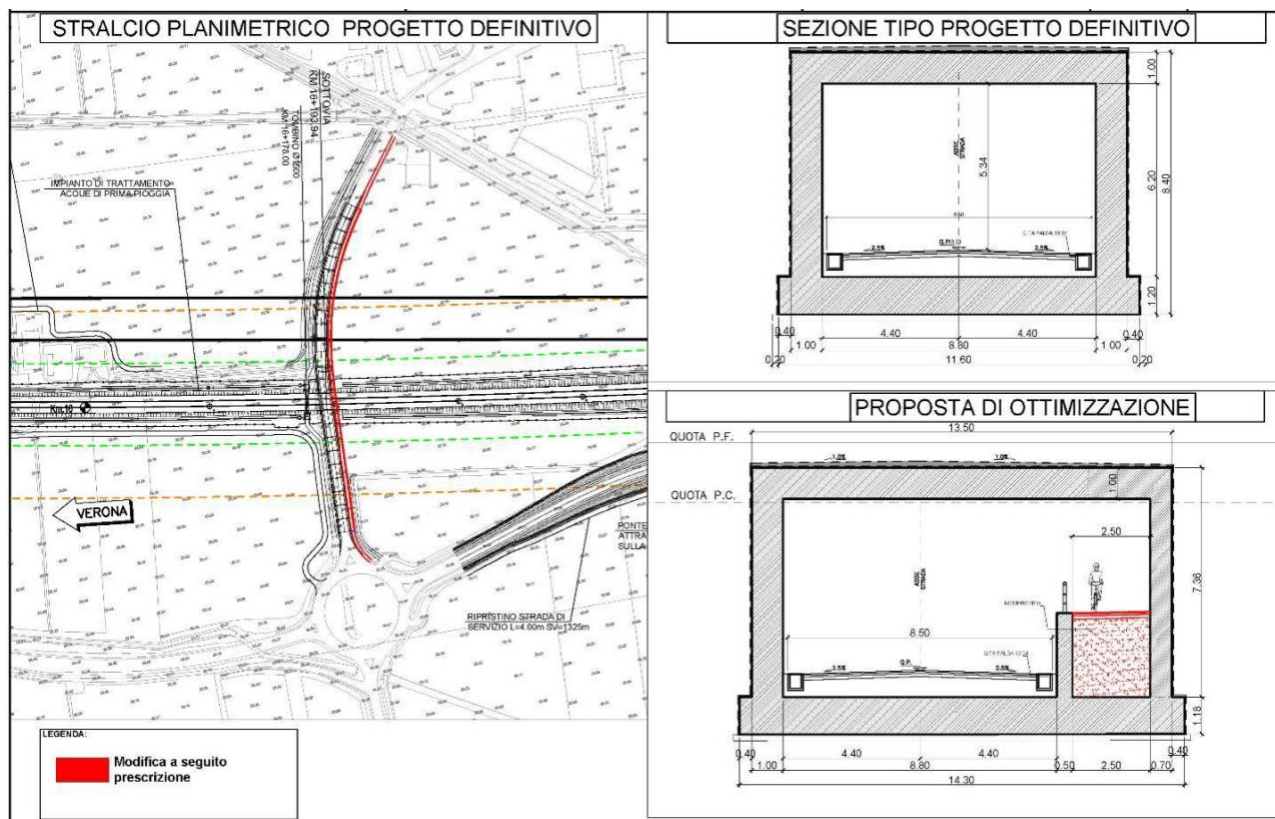


Figura 3 – Variante PR.27 - Allargamento sottopasso SP39 per inserimento pista ciclabile (in rosso la pista ciclabile).

MOTIVAZIONE: la variante si origina per il recepimento della prescrizione n.27 della Delibera CIPE n. 84 del 22/12/2017 27. *Nel Comune di Belfiore, prevedere l'inserimento di una pista ciclabile in sede separata in corrispondenza del sottovia di progetto SL04 al chilometro 16+138 (Comune di Belfiore deliberazione giunta comunale n. 8 del 21 gennaio 2016).*

ANALISI AMBIENTALE: la variante oggetto di analisi è situata nella zona nord del centro abitato di Belfiore (VR). La porzione della Linea AV/AC Verona-Padova interessata dalla modifica si trova al km 16+193. Sono state valutate le seguenti componenti ambientali: paesaggio; ecosistemi; suolo; acque superficiali.

Paesaggio:

In corrispondenza dell'area interessata dalla variante non si evidenzia la presenza di zone soggette a vincolo paesaggistico ai sensi del D.Lgs. 42/2004.

Inoltre, la variante ricade all'interno di un ambito paesaggistico di pianura, in prossimità di aree caratterizzate da vigneti e frutteti.

Il Pronente inoltre evidenzia che il sottopasso alla linea AV/AC, funzionale al mantenimento della continuità sulla SP39, era già previsto dal Progetto Definitivo e pertanto tutti gli aspetti legati agli impatti paesaggistici dell'opera risultano essere già stati valutati in sede di approvazione del progetto suddetto.

Considerando che il progetto di ottimizzazione del sottopasso insiste sugli stessi ambiti paesaggistici del Progetto Definitivo approvato e che le opere aggiuntive saranno prevalentemente in sotterraneo si può affermare che, rispetto a quanto già valutato in sede di approvazione del Progetto Definitivo, **gli impatti a carico della componente paesaggio risultano essere invariati.**

Ecosistemi

L'intervento in variante è localizzato in un'area caratterizzata da Ecosistemi agricoli, principalmente delle colture arboree e anche dei seminativi intensivi e continui.

Anche in questo caso, viene rilevato che gli impatti dell'opera sugli ecosistemi sono già stati valutati nell'ambito della procedura di approvazione del Progetto Definitivo della linea AV/AC.

Considerando che l'integrazione della pista ciclabile nel sottopasso non comporta impatti aggiuntivi in merito alla riduzione di permeabilità ecologica, si ritiene che non vi siano sostanziali differenze rispetto a quanto già approvato e pertanto gli impatti a carico **gli impatti degli ecosistemi si possono considerare nulli.**

Suolo

L'area in progetto interessa terreni arabili in aree irrigue, vigneti, frutteti e nella zona a nord aree industriali, commerciali e dei servizi pubblici e privati. In corrispondenza del corpo idrico Dugale vengono individuate superfici a prato permanente ad inerbimento spontaneo, comunemente non lavorate. Anche per la componente suolo gli impatti generati dalla realizzazione del sottovia sono già stati valutati durante la procedura di approvazione del Progetto Definitivo.

L'inserimento della pista ciclabile all'interno del sottopasso viario richiederà inevitabilmente un ampliamento della sezione dello scatolare e, di conseguenza, un ampliamento delle sezioni di scavo durante le operazioni di cantiere con una maggiore occupazione di suolo; tale incremento è comunque da ritenersi del tutto trascurabile se rapportato agli impatti già valutati per la realizzazione dell'intera linea ferroviaria. In fase di esercizio non si riscontrano differenze sostanziali rispetto a quanto valutato nel Progetto Definitivo. In conclusione, **non si riscontrano impatti aggiuntivi rispetto a quanto già valutato.**

Acque superficiali

Sono presenti elementi della rete idrografica nelle vicinanze delle aree interessate dalla variante. Come già evidenziato per le matrici paesaggio, ecosistemi e suolo si ribadisce che gli effetti delle opere in progetto a carico delle acque superficiali erano già stati valutati all'interno della procedura di approvazione del Progetto Definitivo.

L'ottimizzazione della viabilità esistente attraverso la realizzazione di una pista ciclabile all'interno del sottovia non avrà ricadute a carico delle acque superficiali e pertanto **non si ravvisano impatti aggiuntivi rispetto a quanto già valutato.**

Variante PR 29 - ELIMINAZIONE CAVALCAFERROVIA IV06 (INTERSEZIONE CON ROTATORIA DEL GRENA) E INNALZAMENTO LIVELLETTA

MODIFICA PROGETTUALE: le modifiche oggetto di variante consistono in opere di realizzazione del viadotto "Grena", per una lunghezza di 72 m (Figg. 4 e 5). Il viadotto si sviluppa tra le progressive 18+840.65 e 18+912.65, ed è costituito in totale da n.3 campate di cui due di luce pari a 25 m e una di luce pari a 22 m. L'impalcato da 25 m è costituito da 4 travi prefabbricate in c.a.p. e dal getto di completamento in opera della soletta in c.a., mentre l'impalcato da 22 m è a travi incorporate in acciaio. La larghezza complessiva dell'impalcato è pari a 13,4 m, su cui gravano 2 binari posti ad interasse pari a 4,50 m.



Figura 4 – Variante PR.29 - Eliminazione cavalcaferrovia IV06 (intersezione con rotatoria del Grena) e innalzamento livelletta

ID VIP 6296 - Linea ferroviaria AV/AC Verona - Padova. Primo Lotto Funzionale Verona - bivio Vicenza (escluso Nodo di Verona Est). Varianti in recepimento delle prescrizioni nn. 27, 29, 30, 31, 51, 57, 74, 137 e della raccomandazione n. 1 formulate nell'Allegato 1 della delibera CIPE n. 84/2017

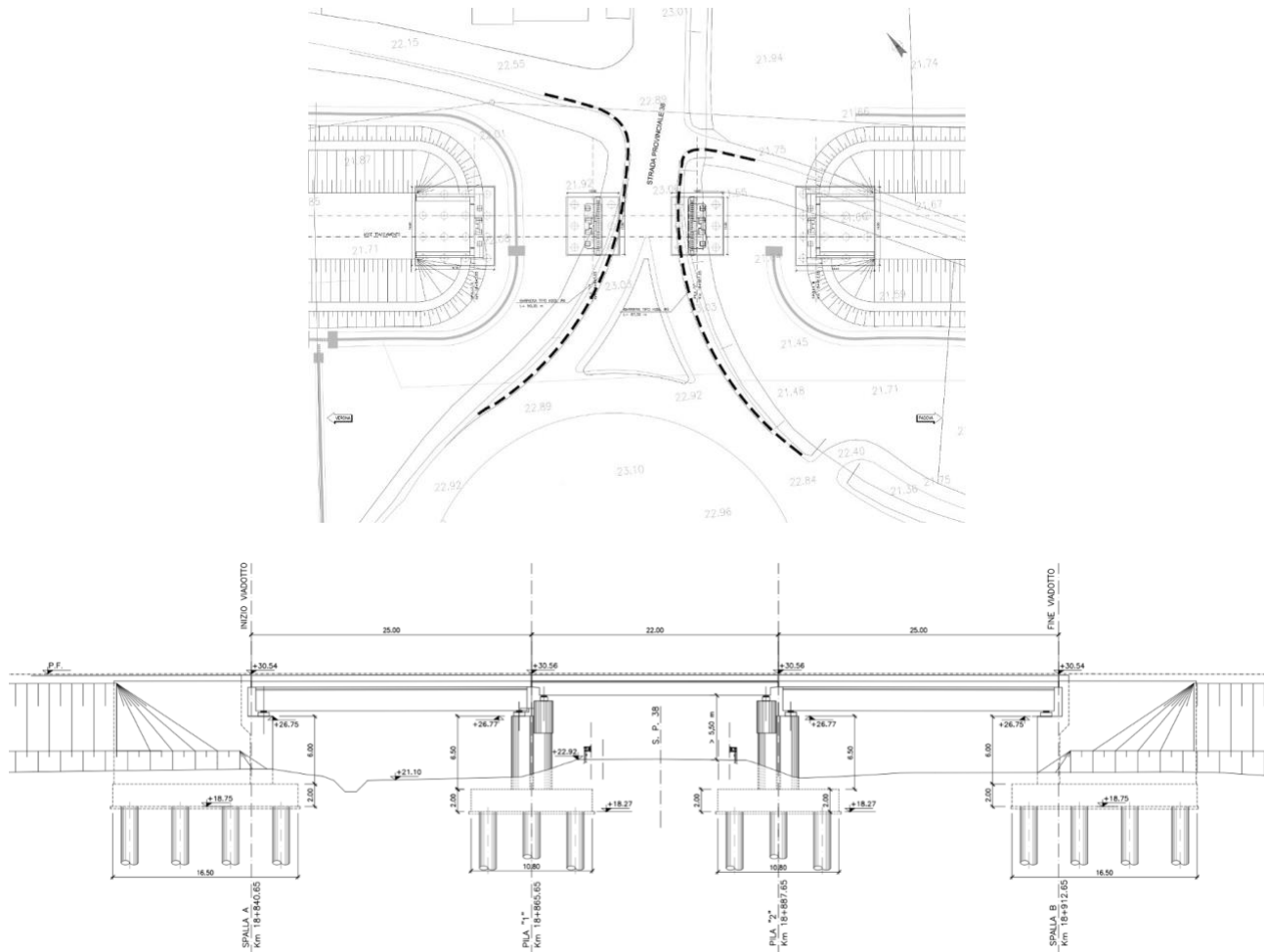


Figura 5 – Variante PR.29 – Planimetria e profilo longitudinale del nuovo viadotto Grena

MOTIVAZIONE: la Variante si origina a seguito della prescrizione n. 29 della Delibera CIPE n. 84 del 22/12/2017: 29. Nel Comune di S. Bonifacio, adeguare lo svincolo stradale «della Grena» sulla Porcilana, per il quale si prescrive di non realizzare il cavalcaferrovia, bensì prevedere la sopraelevazione della linea ferroviaria (Regione Veneto protocollo 114151/71.001.003 del 23 marzo 2016 - Provincia di Verona delibera CP 4 del 22 gennaio 2016 - Comune di San Bonifacio deliberazione giunta comunale n. 1 dell'11 gennaio 2016 - deliberazione giunta comunale n. 7 del 27 febbraio 2016 - Società Autostrada Brescia-Padova S.p.A. Prot. 4285/16ArCa/SeM del 16 marzo 2016).

ANALISI AMBIENTALE

La variante oggetto di analisi, come evidenziato negli stralci sopra riportati, è situata circa 1,5 km a ovest rispetto al centro abitato di San Bonifacio (VR).

In relazione alla variante sono state valutate le seguenti componenti ambientali: paesaggio, ecosistemi, suolo, acque superficiali.

Paesaggio

L'area oggetto di variante non è soggetta a vincoli paesaggistici; essa si colloca all'interno dell'ambito paesaggistico di pianura, caratterizzato da aree destinate a vigneto e dalla presenza della Strada Porcilana.

Le opere previste si configurano come una modifica di un tratto della linea ferroviaria di progetto e prevedono la sopraelevazione della linea ferroviaria al fine di evitare la realizzazione del cavalcaferrovia. La soluzione di Variante comporta solo un graduale innalzamento del profilo morfologico lungo la traiettoria stessa della linea AV-AC. La soluzione del cavalcaferrovia prevista dal Progetto definitivo risulterebbe invece molto più impattante nella modificazione delle condizioni percettive conseguente all'incremento delle aree artificializzate (nuovi tratti viari) ed alla presenza di nuovi manufatti (rilevato e viadotto sopraelevato per il sovrappasso della ferrovia); inoltre, alcuni tratti delle nuove viabilità previsti dal Progetto Definitivo avrebbero interessato le aree vincolata paesaggisticamente ai sensi dell'art. 142 del D.Lgs. 42/2004.

In conclusione, nella soluzione progettuale di variante, **gli impatti a carico della componente paesaggio possono essere considerati in riduzione rispetto a quanto valutato nel progetto definitivo approvato.**

Ecosistemi

L'intervento in variante è localizzato in un'area caratterizzata da Ecosistemi agricoli dei seminativi intensivi e continui ed Ecosistemi agricoli delle colture arboree, interessando ambiti a permeabilità ecologica molto bassa e bassa.

L'intervento in esame richiederà un lieve ampliamento delle aree occupate dall'allargamento del rilevato ferroviario. Tali aree presentano le stesse caratteristiche ecosistemiche e faunistiche delle aree interessate dal tracciato ferroviario i cui impatti sono già stati valutati nell'ambito della procedura di approvazione del Progetto Definitivo.

Si ricorda che, uno dei principali impatti a carico degli ecosistemi, a seguito della realizzazione di infrastrutture lineari di trasporto, è la frammentazione ecologica, in quanto queste rappresentano vere e proprie barriere alla permeabilità ecologica. In merito a tale aspetto la soluzione progettuale di variante può essere considerata una miglioria, in quanto, invece che un rilevato ferroviario continuo come previsto dal progetto definitivo approvato, sarà realizzato un viadotto che potrà svolgere la funzione di intervento di deframmentazione ecologica. Infatti, in corrispondenza del tratto di viadotto, ai lati della viabilità esistente, tra le pile e le spalle del rilevato ferroviario, sarà mantenuta una fascia di 25 m per lato che potrà essere utilizzata dalla fauna per oltrepassare il tracciato ferroviario.

In conclusione, nella soluzione progettuale di variante, **gli impatti sugli ecosistemi si possono considerare in riduzione rispetto a quanto valutato nel progetto definitivo approvato.**

Suolo

L'area interessata dagli interventi di variante ricade in un'area classificata come *vigneti e terreni arabili in aree irrigue*. Ad nord/nord-ovest si evidenziano alcune aree classificate come *classi di tessuto urbano speciali*. Si segnala inoltre la presenza di un'area di tipo industriale a nord e di strada Porcilana a sud, che si incrocia con la SP38 (entrambe classificate come *reti stradali e infrastrutture tecniche*).

L'opera in variante richiederà inevitabilmente l'ampliamento dell'impronta del rilevato, con un lieve aumento dell'occupazione di suolo peraltro compensata dalla mancata realizzazione del cavalcaferrovia e dei nuovi tronchi di raccordo tra il cavalcaferrovia e la viabilità esistente a sud del tracciato ferroviario.

Pertanto, se si confronta la soluzione progettuale di variante con il progetto definitivo approvato, **gli impatti sulla matrice suolo si possono considerare invariati, rispetto alla linea ferroviaria, e in riduzione rispetto alla non realizzazione del cavalcaferrovia.**

Acque superficiali

La zona interessata dalla variante è interessata dalla presenza dei corsi d'acqua Fossa Smania, Scolo Camuzzoni e Dugaletto di S.Bonifacio.

L'interferenza con i corpi idrici superficiali nell'area di intervento era già stata valutata in sede di approvazione del Progetto Definitivo e la modifica di variante non apporterà modifiche significative a meno dell'adeguamento degli scolarari nei punti di attraversamento dei corsi d'acqua in funzione dell'ampliamento del rilevato ferroviario.

Anche per quanto riguarda gli impatti sulla qualità delle acque superficiali la modifica di progetto non determinerà nessuna ricaduta negativa. Si evidenzia peraltro che l'eliminazione del cavalcaferrovia e, soprattutto, dei tronchi di raccordo con la viabilità esistente a sud del tracciato ferroviario, determineranno una riduzione, seppur non significativa, delle aree impermeabilizzate e pertanto un miglioramento idraulico del drenaggio superficiale.

In conclusione, le modifiche della variante oggetto di valutazione non determineranno impatti aggiuntivi a carico delle acque superficiali rispetto al progetto già approvato.

Variante PR. 30 - REALIZZAZIONE STRADA DI COLLEGAMENTO TRA VARIANTE URBANISTICA 70 (PK 18) E LA VIABILITÀ ESISTENTE

MODIFICA PROGETTUALE: le modifiche oggetto di variante consistono in opere di rammaglio della viabilità esistente con quella in fase di progetto su altra area, al fine di mantenere i collegamenti di viabilità locale dell'intera area (Fig.6). In particolare, l'intervento di progetto consiste nella realizzazione di un nuovo tratto di strada che collega via Porcilana (in prossimità della rotatoria esistente all'incrocio tra la via Porcilana stessa e la Strada Provinciale 38) e la zona di futura realizzazione a ovest di questa. La sezione adottata consiste in due corsie da 3,25 m con due banchine da 0,50 m, per una larghezza totale della piattaforma di 7,50 m. Il rilevato è protetto da uno strato di terreno vegetale inerbito di spessore 30 cm; il margine del pavimentato ha un cordolo in cls corrente ai lati della banchina, dotato di aperture a intervalli di 15 m per consentire lo scarico delle acque meteoriche. L'andamento orizzontale inizia con il collegamento ad una strada minore esistente ove è previsto l'inizio della variante urbanistica N.70, di futura realizzazione. In prossimità a questa connessione è stata prevista una curva a circa 90° e di qui la strada prosegue parallela alla linea ferroviaria AV/AC. Il tracciato interseca due tombini e li scavalca sollevandosi dal piano di campagna. Allo scopo di evitare che il solido stradale incontri quello ferroviario, è stato previsto un muro di sostegno di sottoscarpa. La sezione terminale della strada si inserisce con incrocio a "T" sulla via Porcilana in prossimità della rotatoria esistente.

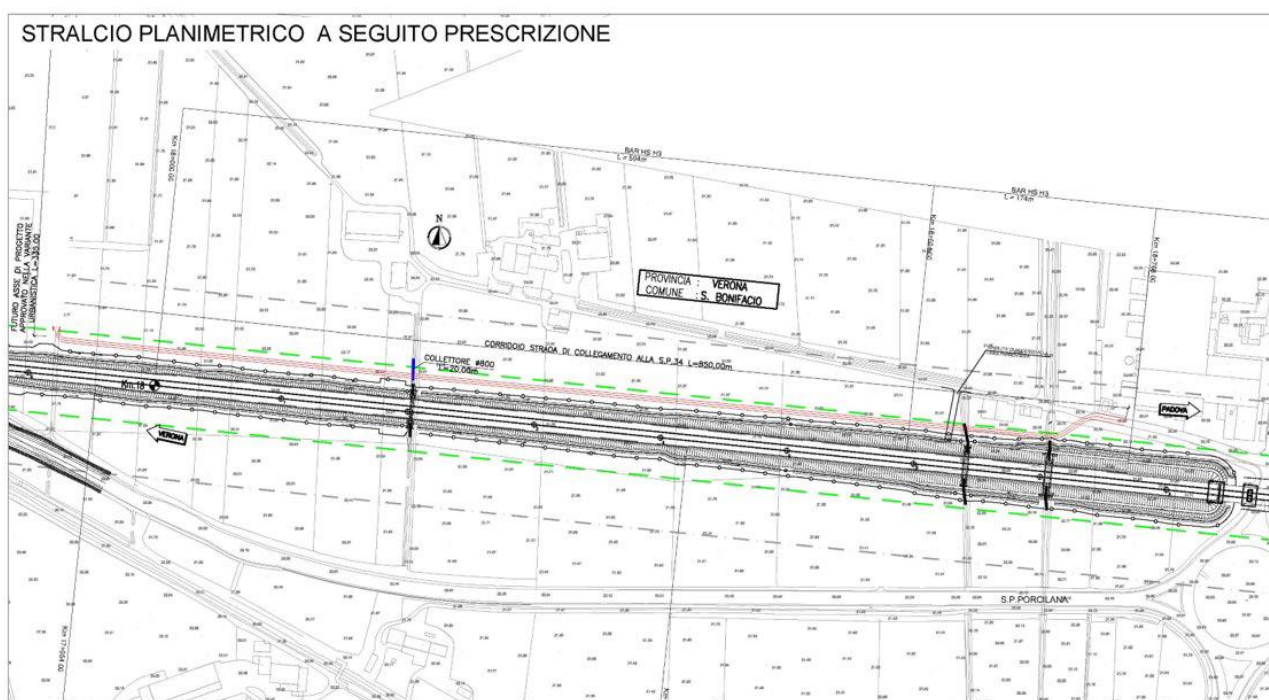


Figura 6 – Variante pr. 30 - Realizzazione strada di collegamento tra variante urbanistica 70 (pk 18) e viabilità esistente

MOTIVAZIONE: la variante si origina per il recepimento della prescrizione n. 30 della Delibera CIPE n. 84 del 22/12/2017: 30. *Nel Comune di S. Bonifacio, realizzare una contro-strada di collegamento tra la Variante urbanistica parziale n. 70 al Piano regolatore regionale di San Bonifacio e la viabilità esistente di collegamento alla rotonda posta al chilometro 18+200. (Comune di San Bonifacio decreto giunta comunale n. 1 dell'11 gennaio 2016; deliberazione giunta comunale n. 7 del 27 febbraio 2016).*

ANALISI AMBIENTALE: la variante oggetto di analisi ricade a circa 2 km a ovest rispetto al centro abitato di San Bonifacio (VR). In relazione alla variante sono state valutate le seguenti componenti ambientali: paesaggio, ecosistemi, suolo, acque superficiali

Paesaggio

L'area interessata dalla variante interessa, per una piccola porzione ad ovest, la fascia di rispetto paesaggistico del Fosso Maserà; essa si colloca all'interno dell'ambito paesaggistico di pianura, caratterizzato da numerose aree destinate a vigneto. Le opere si inseriscono in un ambito paesaggistico di pianura, caratterizzato da numerose aree destinate a vigneto.

Per quanto riguarda la componente del paesaggio i potenziali impatti riguardano la modificazione delle condizioni percettive conseguenti alla realizzazione della viabilità di variante. La nuova infrastruttura sarà realizzata in sede prossima e parallela alla Linea AV-AC, con un'occupazione di suolo estremamente ridotta, trattandosi infatti di circa 100 m di tracciato su una lunghezza complessiva di circa 1 km. Di conseguenza, dal punto di vista della percezione visiva, **il nuovo manufatto non comporterà un significativo impatto aggiuntivo rispetto a quello che sarà generato dalla realizzazione della nuova linea ferroviaria.**

Ecosistemi

La variante è localizzata in un'area caratterizzata da Ecosistemi agricoli dei seminativi intensivi e continui ed Ecosistemi agricoli delle colture arboree, interessando ambiti a permeabilità ecologica molto bassa e bassa. Per quanto riguarda gli aspetti legati agli impatti sugli ecosistemi, le opere ricadono in ambiti prettamente agricoli caratterizzati da una ridotta permeabilità ecologica; inoltre la variante interesserà un'area che presenta le stesse caratteristiche ecosistemiche e faunistiche dell'area interessata dal tracciato della linea ferroviaria AV/AC, i cui impatti a carico degli ecosistemi sono già stati valutati nell'ambito dell'approvazione del Progetto Definitivo.

Si evidenzia inoltre che la frammentazione dei potenziali habitat sarà generata principalmente dalla realizzazione della nuova linea ferroviaria mentre il tracciato della viabilità di progetto presenta uno sviluppo parallelo alla linea ferroviaria che renderà nulla la frammentazione dei possibili habitat. In conclusione, relativamente alla variante oggetto di valutazione, **non si ravvisano sostanziali differenze rispetto agli impatti già valutati in sede di approvazione del Progetto Definitivo.**

Suolo

Gli interventi in variante interessano un'area classificata prevalentemente come *vigneti*, intervallata da classi di tessuto urbano speciali. È presente inoltre un'area di tipo industriale a nord-est e un'area in costruzione a nord-ovest. Dal punto di vista dell'occupazione di suolo la soluzione progettuale dell'opera è la migliore possibile in quanto si sviluppa parallelamente alla linea ferroviaria e non darà origine a reliquati di difficile conduzione agricola. Si ricorda che la variante è stata richiesta dal Comune di S. Bonifacio, al fine di migliorare la viabilità stradale a servizio di un'area oggetto di futura pianificazione. In conclusione, in merito alla matrice suolo, si evidenzia che la soluzione progettuale di variante determinerà un minimo aumento dell'occupazione di suolo rispetto allo stato di fatto approvato, il **cui impatto si può considerare non significativo.**

Acque superficiali

Per quanto riguarda l'interferenza con il reticolo idrografico, il tracciato di variante interseca la Fossa Smania e lo Scolo Camunazzi; l'interferenza sarà risolta con l'innalzamento del rilevato e il superamento dei due scotolari già previsti per la risoluzione dell'interferenza del tracciato ferroviario con i medesimi corsi d'acqua.

In merito al sistema di raccolta delle acque di piattaforma il progetto di variante prevede ai lati della banchina un cordolo in cls con aperture ogni 15 m per lo scarico delle acque meteoriche. Da queste aperture l'acqua transita nella gola di una canalina embricata e viene conferita nel fosso di guardia posto ai piedi del rilevato. Ove è presente un muro di sostegno ai margini della piattaforma, allo smaltimento delle acque meteoriche viene provveduto da una cunetta alla francese in calcestruzzo, la quale recapita longitudinalmente nel fosso di guardia alle estremità del muro. L'acqua di piattaforma raccolta da cunette e parte di quella raccolta dai fossi di guardia viene successivamente recapitata nella rete idraulica esistente. In sintesi si evidenzia che **l'impatto sulle acque superficiali dovuto al progetto di variante può considerarsi non significativo.**

Variante PR 31 - MODIFICA RAMPE/SVINCOLO DI VIA MASETTI SU SP38 PORCILANA

MODIFICA PROGETTUALE: Il tracciato della futura linea ferroviaria, interferisce con la strada SS Porcilana tra le progr. km 19+925 e km 20+546. Per tale motivo è stata realizzata una nuova configurazione sia planimetrica che altimetrica per superare il Torrente Alpone in viadotto. La variante risponde alla necessità di consentire i collegamenti stradali con le viabilità e le località in affiancamento alla nuova linea ferroviaria. La strada interferita è una strada di categoria "C1" Ambito Extrurbane secondarie con velocità di progetto compresa tra 60 e 100 km/h; la variante prevede la modifica della rampa di accesso a Strada Porcilana alla progressiva 19+850 (svincolo Via Masetti) mediante lo spostamento verso ovest della rampa di immissione in direzione Vicenza. La piattaforma pavimentata ha una larghezza complessiva di 10,50 m, costituita da due corsie da 3,75 m e da banchine laterali di 1,50 m di larghezza. Dalla Figura 7, in cui è riportato un confronto tra il Progetto Definitivo e quello in variante, si evince che nella configurazione planimetrica della variante il Ramo B è stato postato verso ovest, in avvicinamento al Ramo A, mentre nella configurazione del Progetto Definitivo il Ramo B prevedeva la realizzazione di un rilevato e un viadotto a sud del tracciato della Porcilana.



Figura 7 – Variante pr 31 - Modifica rampe/svincolo di via masetti su sp38 porcilana

MOTIVAZIONE: la Variante si origina a seguito della prescrizione n.31 della Delibera CIPE n. 84 del 22/12/2017 31. Nel Comune di S. Bonifacio, revisionare le rampe di accesso alla cosiddetta «Porcilana» alla progressiva chilometro 19+850 (svincolo Masetti) spostando verso ovest la rampa di immissione in direzione Vicenza secondo le indicazioni grafiche contenute nella delibera n.1 dell'11 gennaio 2016 del Comune di San Bonifacio. (Regione Veneto protocollo 114151/71.001.003 del 23 marzo 2016 - Comune di San Bonifacio decreto giunta comunale n. 1 dell'11 gennaio 2016 - deliberazione giunta comunale n. 7 del 27 febbraio 2016).

ANALISI AMBIENTALE

La variante oggetto di analisi è situata nella zona sud-ovest del centro abitato di San Bonifacio (VR), lungo la SP38 Porcilana in corrispondenza della spalla del nuovo viadotto stradale sul Torrente Alpone. Sono state valutate le seguenti componenti ambientali: paesaggio, ecosistemi, suolo, acque superficiali.

Paesaggio

In corrispondenza dell'area interessata dalla variante, che si trova all'interno di un ambito paesaggistico di pianura con prevalenza di aree dedicate a vigneti, non si evidenzia la presenza di zone soggette a vincolo paesaggistico ai sensi del D.Lgs. 42/2004. Si segnala tuttavia la presenza nelle vicinanze del Torrente Alpone, tutelato ai sensi del D.Lgs. 42/2004, art. 142 lett. C, la cui fascia di rispetto è situata circa 150 m a est rispetto all'area interessata dalla variante.

La modifica delle rampe di svincolo consiste in una nuova configurazione planimetrica con lo spostamento verso ovest la rampa di immissione in direzione Vicenza (Ramo B); si tratta pertanto di una modifica estremamente puntuale che non andrà a modificare la percezione visiva dell'opera nel tratto oggetto di modifica rispetto alla configurazione approvata. Al contrario, la modifica di variante consente l'eliminazione del Ramo B previsto dal progetto definitivo, composto da un rilevato e una parte in viadotto che avrebbe interessato un'area destinata a vigneto. In conclusione, considerando che le modifiche della variante sono estremamente puntuali e consentono una ottimizzazione delle nuove opere di raccordo con la viabilità locale eliminando il Ramo B previsto dal progetto definitivo, **rispetto alla componente paesaggio l'intervento di variante può essere considerato migliorativo.**

Ecosistemi

L'intervento di variante è localizzato all'interno di un'area caratterizzata da Ecosistemi agricoli dei seminativi intensivi e continui. La modifica prevista dalla presente variante andrà a determinare una nuova configurazione planimetrica delle rampe di svincolo con un ridottissimo incremento dell'occupazione di suolo; questa nuova occupazione interesserà un'area caratterizzata da una permeabilità ecologica molto bassa e, rispetto alla configurazione del progetto definitivo approvato, non determinerà impatti aggiuntivi sulla componente ecosistemi. Al contrario, le nuove rampe di svincolo avranno uno sviluppo parallelo rispetto alla viabilità esistente mentre nel Progetto Definitivo approvato era prevista la realizzazione di un ramo (Rampa B) non in adiacenza con il tracciato viabilistico esistente che si sarebbe configurato come un ulteriore elemento di frammentazione ecologica. In conclusione, per gli aspetti legati alla componente ecosistemi, **la soluzione progettuale di variante è migliorativa rispetto al Progetto Definitivo approvato e gli impatti sono considerati in riduzione.**

Suolo

In prossimità dell'area interessata dalle opere in varianti sono presenti terreni arabili in aree irrigue, vigneti e nelle vicinanze classi di tessuto urbano speciali. Lo spostamento verso ovest della rampa di immissione in direzione Vicenza determinerà un ridottissimo incremento dell'occupazione di suolo in corrispondenza delle nuove rampe A e B, con la creazione di una piccola area interclusa e andando a lambire un'area a vigneto. Tale occupazione di suolo è ampiamente compensata dall'eliminazione della Rampa B che in tal modo consentirà di non occupare un'area destinata a vigneto. In conclusione, la variante di progetto consente una **riduzione complessiva dell'occupazione di suolo e può essere considerata migliorativa rispetto al Progetto Definitivo approvato.**

Acque superficiali

Per quanto riguarda la rete idrografica, le opere in variante sono in vicinanza del Drizzagno di S. Bonifacio. Le modifiche progettuali previste dalla variante non prevedono interferenze con la rete idrografica superficiale; peraltro, gli effetti delle opere in progetto a carico delle acque superficiali erano già state valutate all'interno della procedura di approvazione del Progetto Definitivo. Pertanto, **le modifiche planimetriche previste dalla presente variante non sono tali da determinare impatti aggiuntivi a carico delle acque superficiali rispetto al progetto già approvato.**

Variante PR. 51 - MODIFICA PIAZZALI, DEPOSITO DEL SALE E PARCHEGGI A SERVIZIO DEL CASELLO VERONA EST

MODIFICA PROGETTUALE: Il progetto di variante prevede lo spostamento permanente del deposito del sale attualmente esistente presso le aree tecniche del casello autostradale di Verona Est attraverso la realizzazione di un nuovo fabbricato per il deposito del sale e di un piazzale annesso; tale piazzale sarà in parte a servizio del deposito stesso e in parte adibito a parcheggio provvisorio a servizio del casello autostradale sopra richiamato. Tali opere, richieste dall'ente gestore del tratto autostradale, sono funzionali al mantenimento in esercizio del deposito del sale e dei relativi piazzali durante la cantierizzazione dell'opera, e in particolare durante la realizzazione della galleria artificiale per il sotto-attraffersamento autostradale da parte della nuova Linea AV-AC. Il nuovo deposito del sale e il relativo piazzale occuperanno un'area interclusa delimitata dal casello autostradale ad est, dall'autostrada a sud, e ad ovest dal ramo di innesto della tangenziale-sud (Fig.8).

L'edificio adibito a deposito ha pianta rettangolare delle dimensioni di 16,00x36,90 m e un'altezza fuori terra pari a 7,50 m. Avrà una struttura in travi e pilastri in acciaio e una doppia tamponatura con pannelli in cls. Il piazzale coprirà una superficie pari a 2700 m² circa e sarà delimitato da una recinzione in grigliato keller. La pavimentazione del piazzale sarà rifinita da un tappetino d'usura in conglomerato bituminoso dello spessore di 3 cm. Sarà inoltre previsto un adeguato sistema di raccolta e smaltimento delle acque.

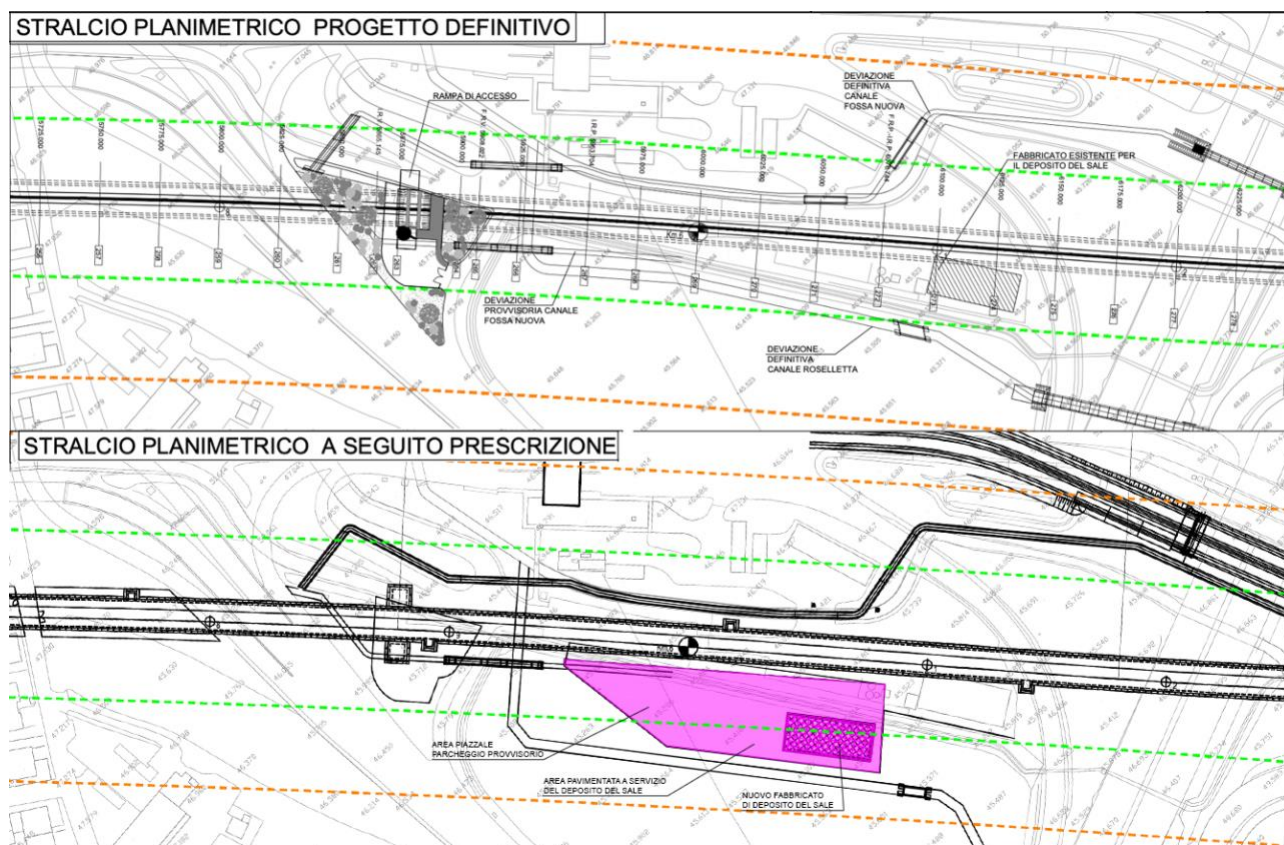


Figura 8 – Variante PR. 51 - Modifica piazzali, deposito del sale e parcheggi a servizio del casello Verona est

MOTIVAZIONE : La Variante deriva dalla prescrizione n.51 della Delibera CIPE n. 84 del 22/12/2017, ed in particolare in merito a quanto riportato al punto e), come evidenziato in grassetto nel testo della prescrizioni di seguito riportato:

51. Stipulare, tra il concedente Ministero delle infrastrutture e trasporti - DGVCA, la Concessionaria autostradale e il Consorzio Iricav Due, prima dell'avvio dei lavori, un'apposita convenzione per regolamentare:

a. tutti gli interventi per la collocazione/spostamento di sopraservizi (elettrorodotti) e sottoservizi previsti in attraversamento dell'infrastruttura autostradale e/o in parallelismo all'interno della fascia di rispetto;

b. i progetti degli interventi di spostamento e adeguamento dei sottoservizi in corrispondenza delle pertinenze autostradali;

c. le occupazioni provvisorie di aree di Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A.;

d. le opere afferenti i manufatti posti nella fascia di rispetto autostrada/e ovvero, se successive, mediante atto istruttorio presso l'ente concedente;

e. la localizzazione temporanea e permanente per il deposito del sale;

f. il sistema di monitoraggio per le lavorazioni dalle quali derivi il rischio di indurre cedimenti alla piattaforma, alle strade e ai relativi manufatti in gestione alla Concessionaria autostradale. Nel caso di opere realizzate a spinta con sovrastanti corsie autostrada/i e relative pertinenze dovrà, in sede progettuale ed esecutiva, essere garantito che il varo a spinta non provochi sollevamenti del manto stradale;

g. la realizzazione delle linee telematiche di protezione al fine di evitare qualsiasi disservizio conseguente a guasti dei collegamenti telematici a servizio degli impianti autostradali, che possano accidentalmente verificarsi durante le lavorazioni. (Società Autostrade Brescia Padova S.p.A. protocollo 4285/16ArCa/SeM del 16 marzo 2016).

Inoltre, la Società Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova ha richiesto che il deposito del sale e i relativi piazzali fossero mantenuti in esercizio e accessibili durante tutta la fase di realizzazione del tratto di linea ferroviaria interferente con lo svincolo autostradale. Per i suddetti motivi il progetto esecutivo ha previsto la realizzazione di un nuovo deposito del sale e di un piazzale annesso.

ANALISI AMBIENTALE

La variante oggetto di analisi è situata nel comune di San Martino Buon Albergo, in prossimità del casello Verona est, a sud-ovest rispetto al centro abitato, vicino al confine con il Comune di Verona. Sono state valutate le seguenti componenti ambientali: paesaggio, ecosistemi, suolo, acque superficiali.

Paesaggio

La zona interessata dalla variante è inclusa in un'Area a notevole interesse pubblico (art. 136 D.lgs 42/2004). Per l'analisi di tali opere, va considerato che esse si collocano ai margini della grande zona produttiva di San Martino Buon Albergo e ricadono all'interno di un complesso sistema di rami di svincolo viari esistente.

Considerando infine che il nuovo deposito del sale avrà caratteristiche tipologiche e dimensionali simili a quello esistente, che si trova a pochi metri di distanza dal nuovo sedime e di cui si prevede la demolizione, si può affermare che **la variante non determinerà modifiche alla percezione del paesaggio rispetto allo stato di fatto.**

Ecosistemi

La variante è localizzata all'interno di un'area caratterizzata da Ecosistemi agricoli dei seminativi intensivi e continui, in prossimità di Ecosistemi delle aree urbane e industriali. Per quanto riguarda gli aspetti legati agli impatti sugli ecosistemi, le opere ricadono in ambiti a permeabilità molto bassa, al confine con aree urbane e

industriali. In particolare, la variante interesserà le aree intercluse tra i rami di svincolo del casello autostradale e della tangenziale e pertanto tali aree non consentono alcuna continuità ecologica. Inoltre, la tipologia di opere previste dalla variante (realizzazione di un nuovo deposito del sale con il relativo piazzale) non sono tali da determinare ricadute sulla componente ecosistemi. Pertanto, considerando il tipo di opere previste dalla variante e, soprattutto, visto il contesto in cui si collocheranno, **si ritiene che non vi siano impatti a carico della componente ecosistemi.**

Suolo

La nuova area occupata dalle opere di variante interessa aree agricole di scarso pregio, in quanto si trovano all'interno di un'area di svincolo viario e saranno inoltre interessate dalle attività di cantiere per la realizzazione della galleria artificiale per il sottoattraversamento autostradale. In conclusione, **gli impatti delle opere di variante a carico della componente suolo si possono considerare del tutto trascurabili.**

Acque superficiali

L'area in variante è interessata, lungo il margine est, dalla presenza del corpo idrico Fossa Roseletta. La variante prevede la progettazione di sistema di raccolta e smaltimento delle acque meteoriche del nuovo piazzale, analogo al sistema esistente presso il deposito del sale attualmente in esercizio; pertanto, **gli impatti a carico della componente analizzata risultano invariati rispetto allo stato di fatto.**

Variante PR 57 - AUTOSTRADA BS-PD. DEVIAZIONE A4 A 110 KM/H CON PARZIALE DEROGA PARAMETRI CINEMATICI E DEMOLIZIONE CAVALCAVIA DI SVINCOLO

MODIFICA PROGETTUALE Il tracciato della nuova linea ferroviaria sottoattraversa alla progressiva 6+210, in galleria artificiale, l'asse della autostrada A4, gestita dalla Società Autostrada Brescia-Padova. L'attraversamento è ubicato in corrispondenza dello Svincolo Verona Est in località San Martino Buonalbergo (Fig.9).

La realizzazione della galleria è prevista per fasi; l'obiettivo principale nella progettazione delle opere è stato quello di gestire le innumerevoli interferenze in modo tale da creare meno soggezioni possibili al traffico del tratto autostradale sia quello che percorre la sede principale che quello che impegna le rampe dello svincolo a "trombetta". Per ottenere tale risultato si è reso necessario provvedere alla progettazione di due successive deviazioni della sede autostradale che permettessero la percorrenza del tratto alla velocità di 110 km/h:

- nella 1^a fase, la sede è stata spostata verso Sud per permettere la costruzione del tratto di galleria sotto l'attuale carreggiata in direzione Milano;
- nella 2^a fase, la sede è stata invece spostata verso Nord per realizzare il completamento del tratto di galleria in corrispondenza del sottoattraversamento.

Tale spostamento ha comportato anche il rifacimento del cavalcavia di Svincolo, che è stato debitamente posizionato ad est dell'opera attuale per permetterne la costruzione delle attuali rampe di svincolo, senza interrompere l'esercizio. Si è reso poi necessario lo spostamento delle rampe di raccordo all'attuale sedime (cappio e rampa 3), sia nella fase 1 che nella fase 2. Un ulteriore spostamento delle rampe di svincolo è stato ovviamente progettato per la fase finale di ripristino della sede autostradale esistente.

Per realizzare le deviazioni della sede autostradale, sono state garantite in ogni momento almeno tre corsie per carreggiata, di larghezza pari a 3,50 metri. Per la realizzazione delle opere in progetto si prevede la realizzazione di una nuova rampa bidirezionale di svincolo che, oltre ad essere funzionale in fase di realizzazione del progetto, rimarrà come rampa di svincolo del casello di Verona Est al termine dei lavori. La rampa prevede ha una sezione tipo a due carreggiate separate da uno spartitraffico di 1,5 m, due corsie con larghezza 4,0 m. E due banchine di larghezza 1,0 m.

Tale soluzione rappresenta una variante rispetto a quella consegnata a suo tempo per il progetto definitivo a monte della CdS nel quale erano state definite delle deviazioni della sede A4 per una velocità max di 90 km/h, per le quali si riusciva a non demolire almeno le opere d'arte presenti nello svincolo.

In questa fase, a valle delle richieste pervenute in ambito CdS dalla Società Autostrada Brescia-Padova, è stata definita una geometria tale da permettere una velocità di progetto di 110km/h; ciò ha però richiesto la demolizione e la ricostruzione del cavalcavia esistente lungo lo svincolo a trombetta autostradale.

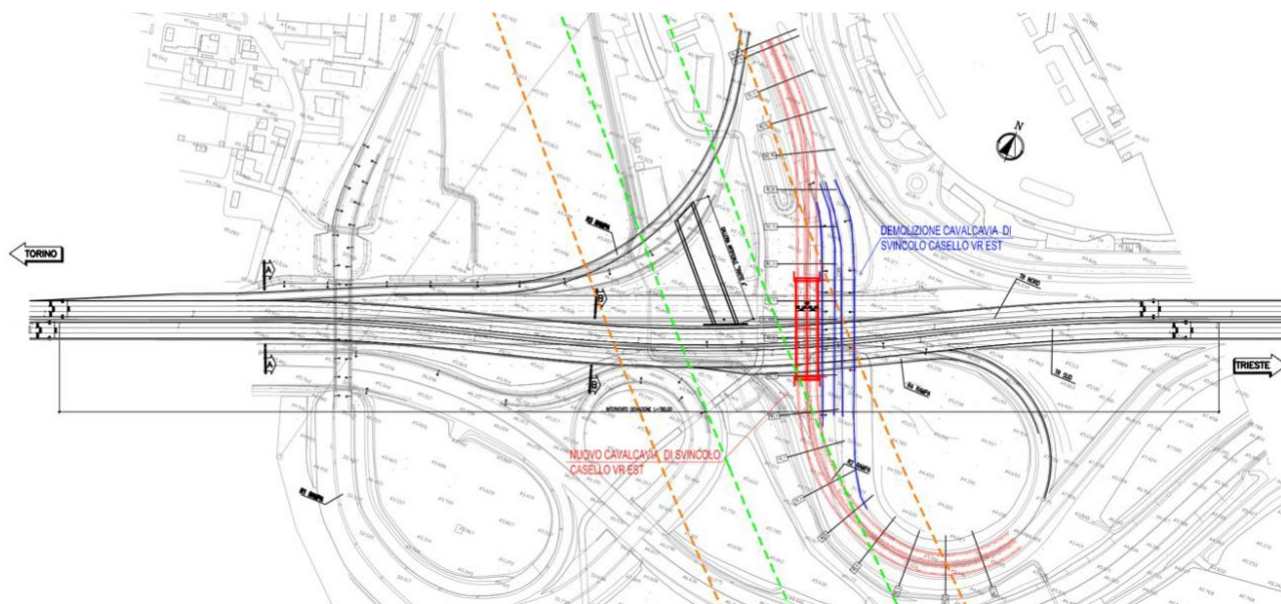


Figura 9 – Variante PR 57 - AUTOSTRADA BS-PD. DEVIAZIONE A4 A 110 KM/H CON PARZIALE DEROGA PARAMETRI CINEMATICI E DEMOLIZIONE CAVALCAVIA DI SVINCOLO

MOTIVAZIONE : la Variante si origina per il recepimento della prescrizione n.57 della Delibera CIPE n. 84 del 22/12/2017: 57. *Garantire per le deviazioni provvisorie dell'Autostrada A4 il transito del traffico su n. 3 corsie per senso di marcia aventi larghezza non inferiore a 3,50 metri con velocità non inferiore a 110 chilometri orari, prevedendo al più la sola ricostruzione del solo cavalcavia di svincolo «Verona Est». Saranno possibili alcune deroghe al decreto ministeriale del 5 novembre 2001, ma dovrà in ogni caso essere garantita la visibilità per l'arresto (Società Autostrade Brescia Padova S.p.A. protocollo 4285/16ArCa/SeM del 16 marzo 2016).*

ANALISI AMBIENTALE

La variante oggetto di analisi è situata nel comune di San Martino Buon Albergo, in prossimità del casello Verona est, a sud-ovest rispetto al centro abitato, vicino al confine con il Comune di Verona. Sono state valutate le seguenti componenti ambientali: paesaggio, ecosistemi, suolo, acque superficiali.

Paesaggio

La porzione nord dell'area interessata dalla variante è inclusa in un'Area a notevole interesse pubblico (art. 136 D.lgs 42/2004). L'area si colloca al limite tra Ambito paesaggistico insediativo, che interessa la porzione nord dell'area, e Ambito paesaggistico di pianura, relativo alla porzione sud.

In merito agli impatti paesaggistici dell'opera si evidenzia che la variante consiste in una modifica planimetrica di un'opera esistente e che il nuovo tratto di svincolo si svilupperà sempre all'interno dei sistemi di rampe in ingresso e in uscita al Casello Autostradale di Verona Est. Per quanto riguarda il rifacimento dell'impalcato la soluzione di progetto è stata guidata dalla precisa volontà di conferire una certa qualità architettonica all'infrastruttura, in modo che questa assumesse il ruolo simbolico di riferimento urbano sia per chi transita in zona e sia per chi viaggia in autostrada. Pertanto, **si può affermare che la variante non determinerà modifiche alla percezione del paesaggio rispetto allo stato di fatto.**

Ecosistemi

Per quanto riguarda gli aspetti legati agli impatti sugli ecosistemi si ricorda che le opere ricadono in ambiti a permeabilità molto bassa, al confine con aree urbane e industriali. Si ricorda che la variante interesserà le aree intercluse tra i rami di svincolo del casello autostradale e della tangenziale e pertanto tali aree non consentono alcuna continuità ecologica.

Per quanto riguarda i potenziali impatti agli ecosistemi dovuti all'inquinamento luminoso si evidenzia che il progetto di rifacimento della rampa di svincolo prevede anche la sostituzione dell'impianto di illuminazione esistente con la posa di 24 apparecchi illuminanti su palo con sistema di regolazione programmata. Il progetto illuminotecnico dell'impianto sarà autorizzato dal Comune così come previsto dalla L.R. n. 17 del 7/08/2009 in materia di contenimento dell'inquinamento luminoso. In conclusione, in base alla tipologia di progetto e, soprattutto, visto il contesto in cui si collocherà l'intervento di variante, **si ritiene che non vi siano impatti a carico della componente ecosistemi.**

Suolo

Il tratto interessato dalla variante è situato in prossimità di aree industriali, commerciali e dei servizi pubblici e privati. Come si è osservato per gli aspetti paesaggistici ed ecosistemici, lo spostamento del cavalcavia, demolendo quello esistente, interesserà le aree intercluse dello svincolo autostradale che sono classificate come reti stradali, ferroviarie e infrastrutture tecniche.

Dal punto di vista dell'occupazione del suolo non vi è alcun incremento di superficie in quanto il cavalcavia esistente sarà demolito e le aree corrispondenti alla sua impronta saranno riambientalizzate. In merito alla componente suolo quindi **gli impatti generati dalla variante si possono considerare nulli.**

Acque superficiali

L'area in oggetto è in prossimità dei corpi idrici Fossa Nuova e Fossa Roseletta. In merito alle interferenze con i corpi idrici superficiali si segnala che nell'ambito dei lavori per lo spostamento della rampa di svincolo e per il rifacimento del cavalcavia è previsto la deviazione di un tratto della Fossa Rosaletta. Si evidenzia tuttavia che tale corso d'acqua nel tratto oggetto di spostamento, all'interno dello svincolo autostradale, si presenta ad oggi già fortemente artificializzato e la futura nuova inalveazione non determinerà impatti aggiuntivi. Durante le attività di cantiere saranno comunque adottati tutti gli accorgimenti gestionali finalizzati ad evitare l'intorbidimento delle acque e a ridurre il rischio di sversamenti accidentali.

In merito agli impatti a carico della qualità delle acque, la variante di progetto non comporta modifiche rispetto allo stato di fatto. Il rifacimento della rampa di svincolo e del cavalcavia prevedrà anche il rifacimento del sistema di raccolta e smaltimento delle acque di piattaforma. In base a tali considerazioni è possibile sostenere che **i potenziali impatti a carico della componente analizzata sono del tutto trascurabili.**

Variante PR. 74 - REALIZZAZIONE ATTRAVERSAMENTO IDRAULICO TORRENTE VALPANTENA AL KM 0+751,35

MODIFICA PROGETTUALE Il Torrente Valpantena interferisce con il tracciato dell'Alta Velocità in corrispondenza di San Michele Extra a Verona; la nuova sede ferroviaria, in affiancamento alla linea storica esistente, attraverserà il torrente mediante un nuovo scatolare, di dimensioni esterne 7.80 x 6.90 m con una sezione idraulica 6 x 5 m (Fig.10). Per il sottoattraversamento della Linea Storica si adotterà la tecnica dello spingi tubo, con varo del monolite da valle verso monte e completamento dello scatolare con getti in opera strutturalmente solidali al monolite varato. La lunghezza totale dello scatolare è di 34 m, di cui 17 m sono formati dal monolite e altri 17 m dallo scatolare gettato in opera.

Per il collegamento tra le condotte idrauliche di monte e lo scatolare di attraversamento è previsto un pozzo di dimensioni in pianta di 17.50 x 7.50 m, profondo 12 m realizzato con pannelli di diaframma sp 1 m per 3 lati e da micropali \varnothing 300 mm per il lato adiacente al muro FS esistente. Completa la struttura un solettone di fondo spesso 1,10 m e un solaio sommitale di copertura di 0,60 m. Il manufatto insiste sull'esistente marciapiede di Via Unità D'Italia, parzializzando le 4 corsie a 3,20 per una larghezza totale di piattaforma stradale di 12,80

m circa. L'opera termina a valle con una vasca di dissipazione di lunghezza di 27,0 m; successivamente, a valle della vasca, si prevede una inalveazione con massi cementati con recapito finale al F. Adige.

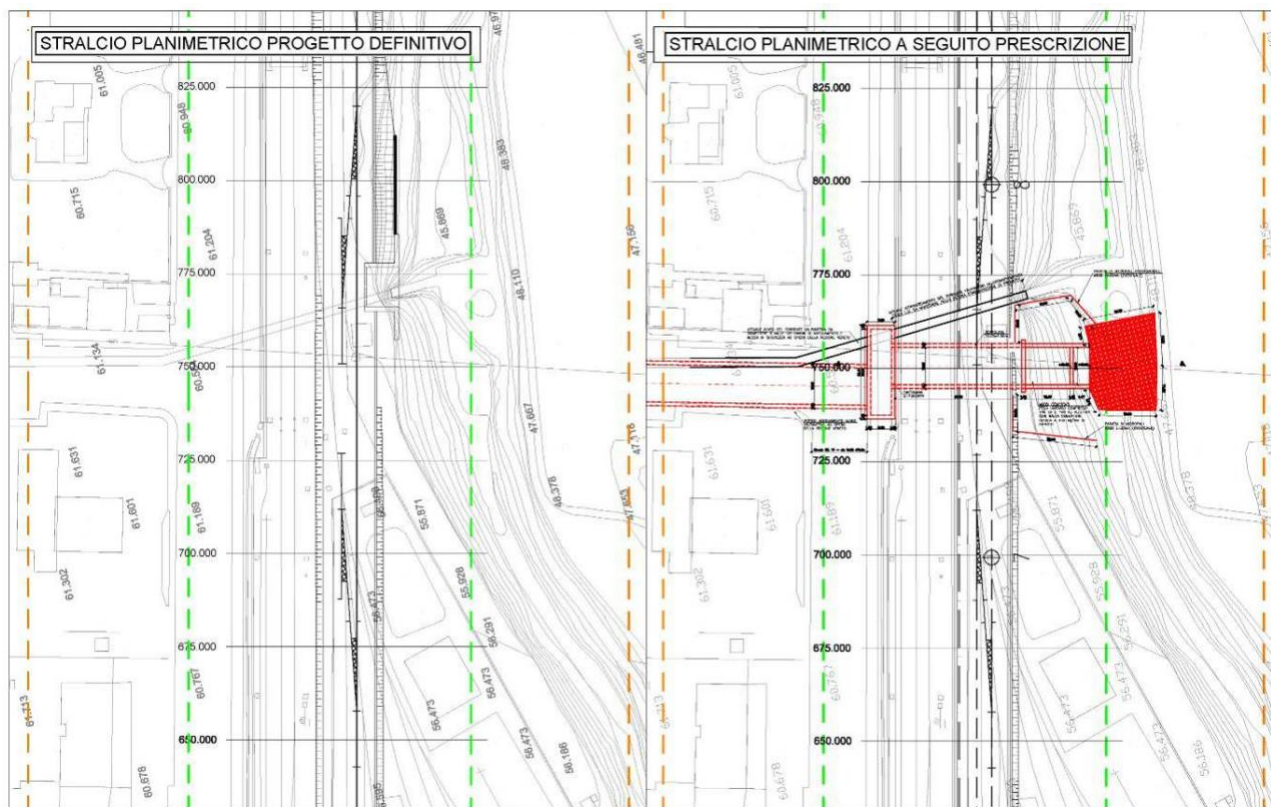


Figura 10 – Variante PR. 74 - REALIZZAZIONE ATTRAVERSAMENTO IDRAULICO TORRENTE VALPANTENA AL KM 0+751,35

MOTIVAZIONE: la Variante in oggetto si origina per il recepimento della prescrizione n. 74 della Delibera CIPE n. 84 del 22/12/2017: 74. Realizzare per il Torrente Valpantena un nuovo by-pass in corrispondenza della linea AV con dimensioni minime indicative di 4,0×3,0 metri previa verifica idraulica (Regione Veneto deliberazione giunta regionale n. 1595 del 25 novembre 2016 n. 09_1 sez. Adige Po, Regione Veneto protocollo 114151/71.001.003 del 23 marzo 2016, Consiglio superiore dei lavori pubblici protocollo 45/16 del 31 marzo 2017).

ANALISI AMBIENTALE

La variante oggetto di analisi, come evidenziato negli stralci sopra riportati, è situata nella zona ad est del centro abitato di Verona (VR). La porzione della Linea AV/AC Verona-Padova interessata dalla modifica si trova al km 0+751,35. Sono state valutate le seguenti componenti ambientali: paesaggio, ecosistemi, suolo, acque superficiali.

Paesaggio

L'area interessata dalla variante è soggetta ai seguenti vincoli paesaggistici: aree di notevole interesse pubblico (art. 136 D.Lgs. 42/2004); corsi d'acqua (art. 142 lett. c D.Lgs. 42/2004), con riferimento al Torrente Valpantena e alla relativa fascia di rispetto.

L'area si colloca al limite tra l'ambito insediativo e quello paesaggistico di pianura, caratterizzato da Ambiti di interesse paesistico ambientale, in particolare si individua la presenza del Parco Adige.

Si evidenzia che in questo tratto gli impatti paesaggistici delle opere della linea AV/AC che interessano le aree di vincolo paesaggistico erano già state valutate all'interno della procedura di approvazione del Progetto Definitivo; in particolare, in corrispondenza dell'area in cui sarà realizzato il nuovo scatolare, il progetto approvato prevedeva lo scavalco dell'esistente opera di attraversamento idraulico con un ponte ferroviario.

La realizzazione di un nuovo by-pass, richiesto come opera per la messa in sicurezza dei sistemi idraulici, si svilupperà pressoché completamente sotto il rilevato ferroviario, determinando un impatto paesaggistico trascurabile in rapporto alla nuova linea ferroviaria. Inoltre, le opere fuori terra, come i rivestimenti di protezione spondale, si andranno ad integrare all'interno delle opere a verde previste dal progetto della linea AV/AC, che in questo punto prevede la creazione di macchie boscate in ambito ripariale. In conclusione si ritiene che, rispetto a quanto già valutato in sede di approvazione del Progetto Definitivo, **la realizzazione del by-pass determini una modifica paesaggistica con un impatto non significativo.**

Ecosistemi

La variante è localizzata in un'area caratterizzata da Ecosistemi agricoli dei seminativi intensivi e continui ed Ecosistemi delle aree urbane ed industriali; l'area interessa un ambito a permeabilità ecologica molto bassa, fatta eccezione per la fascia fluviale, caratterizzata da permeabilità elevata.

Anche per quanto riguarda la componente ecosistemi si ricorda che, nell'ambito della procedura di approvazione del Progetto Definitivo, sono già stati valutati gli impatti legati alle operazioni di cantiere necessarie alla realizzazione della nuova linea AV/AC (scavi, opere di fondazione, realizzazione di piste di cantiere, taglio di vegetazione, etc.). I provvedimenti mitigativi previsti dal Progetto Definitivo sono individuabili nell'adozione di opportune sistemazioni a verde e, in particolare, nell'area interessata dal by-pass sarà prevista la creazione di una macchia boscata in ambito ripariale.

Le operazioni di cantiere necessarie alla realizzazione del by-pass saranno ricomprese all'interno delle opere ben più importanti necessarie alla realizzazione della nuova linea ferroviaria. Pertanto, rispetto a quanto già valutato in fase di approvazione del Progetto Definitivo, **gli impatti sugli ecosistemi generati dall'opera di variante possono considerarsi del tutto trascurabili.**

Suolo

L'area interessata dagli interventi in variante interessa un'area classificata come Reti ferroviarie e Bosco di latifoglie. A nord di essa sono presenti aree industriali, commerciali e dei servizi pubblici e privati, e classi di tessuto urbano speciali. A sud si riscontrano superfici a copertura erbacea e zone boscate presso l'area di pertinenza del Torrente Valpantena.

In merito alla matrice suolo, la soluzione progettuale di variante si svilupperà per la maggior parte della sua lunghezza al di sotto del rilevato ferroviario e della scarpata esistente; pertanto, rispetto a quanto già valutato nell'ambito della procedura di approvazione del Progetto Definitivo, **l'impatto generato dall'opera in esame sulla componente suolo può ritenersi nullo.**

Acque superficiali

L'area oggetto della variante è interessata dalla presenza del Progno di Valpantena. Le attività di cantiere per la realizzazione del by-pass saranno ricomprese all'interno delle opere ben più importanti necessarie alla realizzazione della nuova linea AV/AC e il loro impatto sulle acque superficiali è già stato valutato nell'ambito dell'approvazione del Progetto Definitivo. **In conclusione, la tipologia di intervento non ha ricadute sulla qualità delle acque mentre deve essere considerata come un'opera migliorativa per le condizioni di sicurezza idraulica.**

Variante PR. 137 - PERCORSO CICLOPEDONALE SU CAVALCAFERROVIA IV08

MODIFICA PROGETTUALE: La modifica è inserita nell'ambito della progettazione delle opere di scavalco lungo la strada statale SS500 Via Battaglia in corrispondenza del km 38+917.88 della linea AV/AC. Nell'ambito dei lavori di rifacimento del cavalcaferrovia IV08 sarà realizzata anche una pista ciclabile avente una larghezza di circa 3 m e una lunghezza pari a 384 m (Fig.11). Tale percorso permetterà di dare continuità a quello previsto negli ambiti urbanizzati limitrofi a nord e sud del cavalcaferrovia.

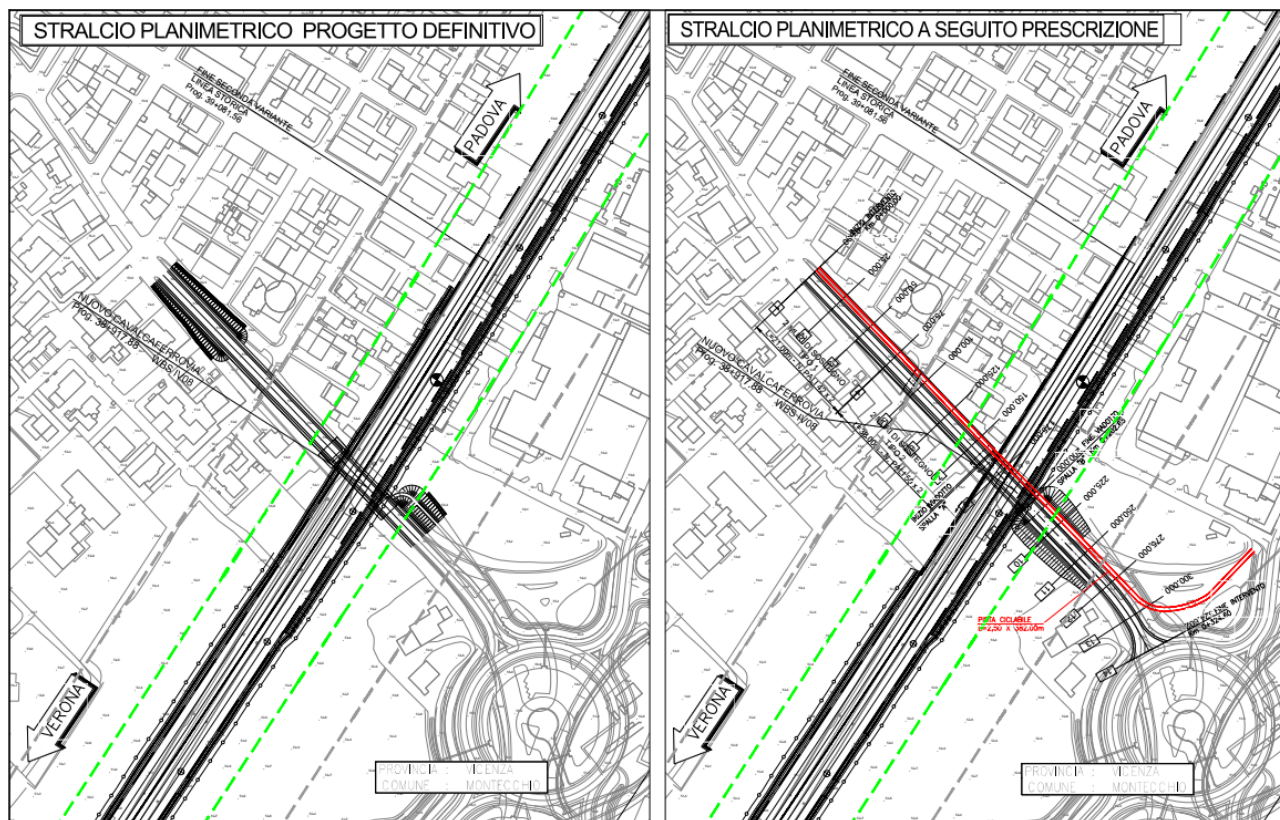


Figura 11 – Variante PR. 137 - PERCORSO CICLOPEDONALE SU CAVALCAFERROVIA IV08

MOTIVAZIONE La Variante si origina a seguito della prescrizione n.137 della Delibera CIPE n. 84 del 22/12/2017 “Realizzare un percorso ciclopedonale su cavalcaferrovia IV08 al chilometro 38+917 (Regione Veneto protocollo 114151/71.001.003 del 23 marzo 2016, Provincia di Vicenza protocollo 2633 del 15 gennaio 2016)”, quale opera di compensazione territoriale e sociale.

ANALISI AMBIENTALE: La variante oggetto di analisi è situata nella zona sud-est del centro abitato di Montecchio Maggiore (VI), in adiacenza allo svincolo autostradale lungo la A4. Sono state valutate le seguenti componenti ambientali: paesaggio, ecosistemi, suolo, acque superficiali.

Paesaggio

In corrispondenza dell'area interessata dalla variante non si evidenzia la presenza di zone soggette a vincolo paesaggistico ai sensi del D.Lgs. 42/2004. Si segnala unicamente la presenza nelle vicinanze dei seguenti elementi: a) piccola area boscata (art.142 lett. B, D.Lgs. 42/2004), situata circa 200 m a sud; b) due aree caratterizzate da Vincolo Archeologico (D.Lgs. 42/2004, art. 142 lett. M), circa 350 m a nord-est.

Non si evidenziano corsi d'acqua vincolati nelle vicinanze dell'area. Inolgre, l'area si trova all'interno di un ambito paesaggistico insediativo. La realizzazione della pista ciclabile fa parte di un progetto più ampio che prevede il rifacimento del cavalcaferrovia già esistente. Si evidenzia che gli impatti a carico della componente paesaggio in merito al rifacimento del cavalcaferrovia erano già stati valutati in sede di approvazione del Progetto Definitivo. **Considerando che la pista ciclabile si integrerà nel nuovo cavalcaferrovia si ritiene che la variante in oggetto non determini impatti aggiuntivi rispetto a quanto già valutato.**

Ecosistemi

L'intervento di variante è localizzato in un'area caratterizzata da Ecosistemi delle aree urbane e industriali. Per quanto riguarda i potenziali impatti sulle connessioni ecologiche, la variante prevede la realizzazione di una pista ciclabile nell'ambito del rifacimento di un cavalcaferrovia esistente; inoltre il tratto di pista ciclabile che si svilupperà al margine della rotatoria sarà realizzato sul sedime dell'attuale viabilità, senza pertanto interessare elementi vegetazionali esistenti. **In conclusione, la variante in oggetto non determinerà nessun tipo di impatto sulla componente ambientale in esame.**

Suolo

L'area in variante è prossima a zone residenziali a tessuto sia continuo che discontinuo, aree con destinazione industriale-commerciale-servizi e reti stradali-ferroviarie-infrastrutture tecniche.

In merito alla matrice suolo, la soluzione progettuale di variante prevede la realizzazione di una pista ciclabile nell'ambito del rifacimento di un cavalcaferrovia esistente e che il tratto di pista ciclabile che si svilupperà al margine della rotatoria sarà realizzato sul sedime dell'attuale viabilità, senza che vi sia una nuova occupazione di suolo. **In conclusione la variante di progetto non determina impatti sulla componente suolo.**

Acque superficiali

Non sono presenti elementi della rete idrografica in prossimità delle aree interessate dalla variante. **Non essendoci interferenze con la rete idrografica superficiale si escludono impatti a carico delle acque superficiali.**

Variante R.01 - TRASLAZIONE PT SAN BONIFACIO IN AREA INTERCLUSA

MODIFICA PROGETTUALE: Le modifiche oggetto di variante consistono nella traslazione del PT (Posto Tecnologico) San Bonifacio (FA07) nell'area interclusa compresa tra la rotonda Grena e la linea ferroviaria, al km 19+128,13 (Fig.12). Le dimensioni in pianta del fabbricato sono di 58,05 x 7,20 m, per una altezza di 5,70 m fino al colmo del tetto. Il piazzale, ubicato a nord della Linea AC/AV, ha una pianta rettangolare di dimensioni 81,10x21,20 ed è posto alla quota 24,00 m s.l.m., circa 5 metri al di sotto del piano ferro della ferrovia. Il terreno è pianeggiante e si trova alla quota di 22,20 m s.l.m. circa, da cui un rilevato con altezza media di 1,80 m. Il piazzale non interferisce con corsi d'acqua. All'esterno del piazzale, al termine della strada di accesso, è ubicata la Cabina Enel con relativa area di sosta/manovra per i mezzi degli addetti. Il collegamento pedonale tra il piazzale e la Linea ferroviaria AC/AV avviene attraverso una scala in acciaio.

Lo smaltimento delle acque piovane del piazzale avviene attraverso gli embrici posti, con passo 10-15 m, lungo il perimetro del piazzale e con una rete di pozzetti prefabbricati in cav con caditoia in c.a., con scarico delle acque mediante tubi in pvc di idoneo diametro, che attraverso gli embrici convogliano le acque nel fosso di guardia ai piedi del rilevato. Il fosso di guardia in corrispondenza degli embrici risulta essere rivestito in cls per uno spessore di 15 cm ed una fascia di 2 metri a cavallo dello scarico. A confine con la linea ferroviaria è posta una canaletta prefabbricata in cav che recapita le acque nella rete dei collettori presenti nel piazzale

Per quanto riguarda la cabina Enel, le dimensioni in pianta del fabbricato sono di 11,40 x 5,00 m circa con una altezza fino al colmo del tetto di 5,30 m circa. Per quanto riguarda la viabilità di accesso, questa collega il piazzale posto a quota 24,00 m s.l.m. alla strada esistente alla quota 22.90 m s.l.m. per uno sviluppo complessivo di 96,43 m. La viabilità in oggetto è classificata come strada a destinazione particolare di servizio ai piazzali AV/AC appartenente alla Rete locale.

ID VIP 6296 - Linea ferroviaria AV/AC Verona - Padova. Primo Lotto Funzionale Verona - bivio Vicenza (escluso Nodo di Verona Est). Varianti in recepimento delle prescrizioni nn. 27, 29, 30, 31, 51, 57, 74, 137 e della raccomandazione n. 1 formulate nell'Allegato 1 della delibera CIPE n. 84/2017

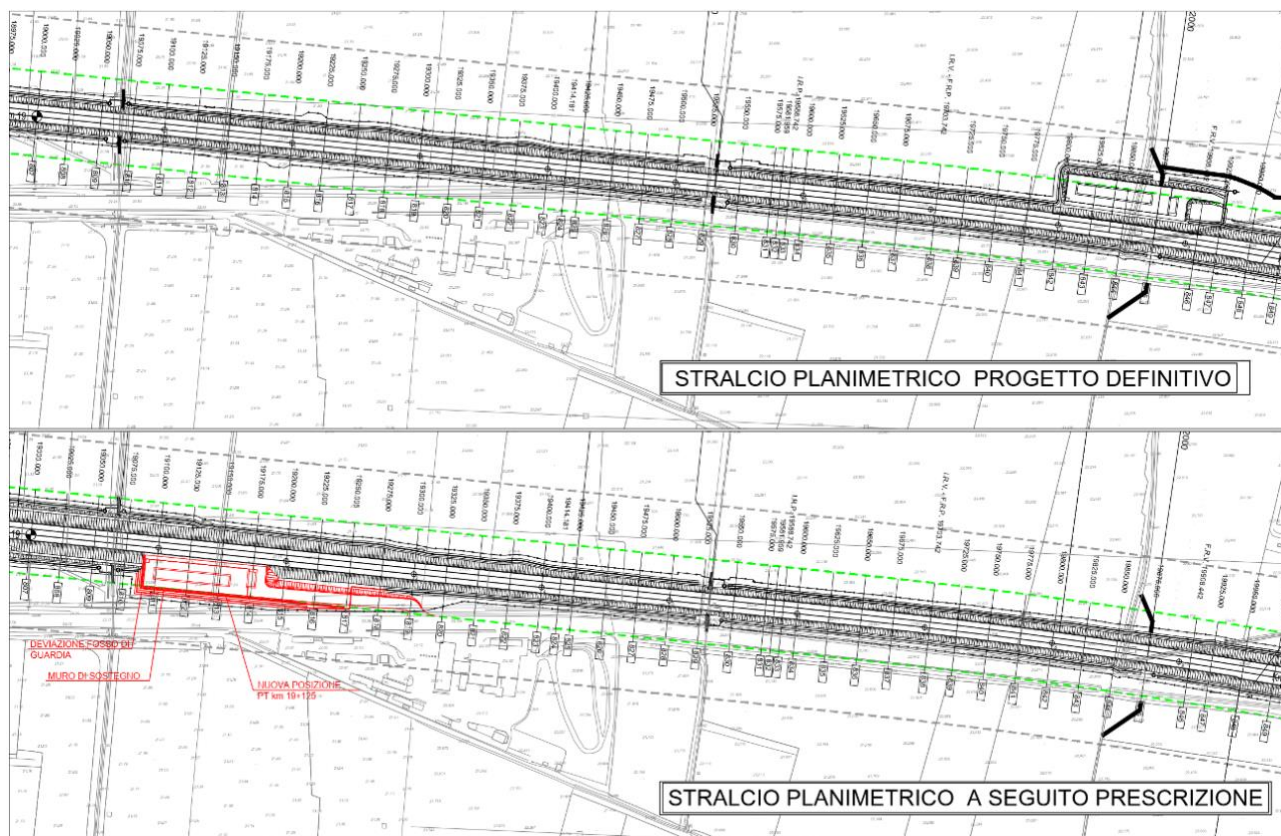


Figura 12 – Variante R.01 - TRASLAZIONE PT SAN BONIFACIO IN AREA INTERCLUSA

MOTIVAZIONE La Variante si origina a seguito della raccomandazione n. 01 della Delibera CIPE n. 84 del 22/12/2017: 1. Spostare la posizione del Posto tecnologico previsto in Comune di San Bonifacio nell'area interclusa compresa tra la rotonda «Grena» e la Linea Ferroviaria previa verifica di fattibilità da parte della Provincia di Verona. (Comune di San Bonifacio deliberazione giunta comunale n. 1 dell'11 gennaio 2016 - deliberazione giunta comunale n. 7 del 27 febbraio 2016).

ANALISI AMBIENTALE La variante oggetto di analisi, come evidenziato negli stralci sopra riportati, è situata circa 1,5 km a ovest rispetto al centro abitato di San Bonifacio (VR). Sono state valutate le seguenti componenti ambientali: paesaggio. Ecosistemi, suolo, acque superficiali.

Paesaggio

L'area oggetto di variante non è soggetta a vincoli paesaggistici. Essa si colloca all'interno dell'ambito paesaggistico di pianura, caratterizzato da aree destinate a vigneto (segno strutturante del paesaggio) e dalla presenza di Strada Porcilana (segno qualificante del paesaggio).

Nel Progetto definitivo approvato il fabbricato PT era posizionato tra le pk 19+800 e 19+900, in un'area parallela al tracciato ferroviario ma che interessava aree agricole e gli impatti di tale opera sulla componente paesaggio erano già stati valutati in sede di approvazione del progetto suddetto. La variante oggetto di analisi, risponde alla raccomandazione CIPE n. 84, e consiste in una traslazione del fabbricato PT all'interno dell'area interclusa tra la rotonda Grena e la linea ferroviaria AV.

Considerando che il collocamento del fabbricato nella nuova posizione non interesserà vincoli paesaggistici e che tale opera era già prevista nel Progetto Definitivo approvato, non si ritiene che la mera traslazione determini una modifica paesaggistica rispetto a quanto già valutato. Al contrario, **l'occupazione di un'area interclusa per la realizzazione di un fabbricato tecnologico può ritenersi un miglioramento dal punto di vista della percezione visiva; tale soluzione determina infatti un inserimento del manufatto tale per cui questo risulti inglobato nel sistema infrastrutturale, diventandone così parte integrante, a differenza del**

progetto approvato che ne contemplava l'inserimento mediante semplice affiancamento lungo la linea AV-AC

Ecosistemi

La variante è localizzata in un'area caratterizzata da Ecosistemi agricoli dei seminativi intensivi e continui ed Ecosistemi agricoli delle colture arboree; l'area interessa ambiti a permeabilità ecologica molto bassa e bassa.

Anche per quanto riguarda gli aspetti legati agli impatti sugli ecosistemi si ricorda che il manufatto e le opere ad esso correlate erano già state valutate nell'ambito della procedura di approvazione del Progetto Definitivo. Infatti, lo spostamento della struttura interesserà un'area che presenta le stesse caratteristiche ecosistemiche e faunistiche dell'area interessata dalla stessa opera prevista dal Progetto Definitivo e pertanto non si ravvisano sostanziali differenze rispetto a quanto già approvato. Si evidenzia peraltro che la zona occupata dalle opere oggetto di variante si sarebbe comunque configurata come un'area interclusa e avrebbe in ogni caso perso le pur già scarse caratteristiche ecologiche attuali. **In conclusione, lo spostamento della Posto Tecnologico può essere considerata una scelta migliorativa anche per gli aspetti legati agli ecosistemi.**

Suolo

L'area interessata dagli interventi di variante interessa un'area classificata come *vigneti e terreni arabili in aree irrigue*. Strada Porcilana e l'area a sud-est sono classificate come *reti stradali e infrastrutture tecniche*.

La precedente posizione del PT interessava aree con "terreni arabili in aree irrigue", mentre nella nuova posizione le opere di progetto interesseranno "terreni arabili in aree irrigue" e "vigneti"; tuttavia si ricorda che tali aree sarebbero comunque diventate un reliquato in cui sarebbe stato impossibile proseguire la conduzione agricola dei fondi. Per tale motivo, **sotto l'aspetto del consumo di suolo, la variante progettuale in esame risulta essere una soluzione migliorativa rispetto al progetto approvato.**

Acque superficiali

La zona in cui ricade la variante è interessata dall'attraversamento del Dugaletto di S. Bonifacio, mentre a sud-est è presente il corpo idrico Drizzagno di S. Bonifacio.

Per quanto riguarda l'interferenza con i corpi idrici superficiali si evidenzia che anche nella nuova posizione le opere di progetto non interessano corsi d'acqua. Inoltre gli effetti della realizzazione del PT a carico delle acque superficiali erano già stati valutati all'interno della procedura di approvazione del Progetto Definitivo. Considerando quindi che nella nuova posizione non saranno interessati corpi idrici superficiali si può affermare che **gli effetti delle opere a carico delle acque superficiali risulti invariato rispetto al progetto già approvato.**

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

TENUTO CONTO dei pareri espressi ai sensi dell'art.19 del D.lgs. n.152/2006 e ss.mm.ii:

RILEVATO che:

- il presente parere ha per oggetto l'esame della documentazione acquisita per la verifica varianti, ai ai sensi dell'art. 169, c. 3, del D.Lgs. 163/2006, per quanto applicabile all'art. 216, c. 27, del D.Lgs. 50/2016, relativa a "Linea ferroviaria AV/AC Verona - Padova. Primo Lotto Funzionale Verona - bivio Vicenza (escluso Nodo di Verona Est). Varianti in recepimento delle prescrizioni nn. 27, 29, 30, 31, 51, 57, 74, 137 e della raccomandazione n. 1 formulate nell'Allegato 1 della delibera CIPE n. 84/2017 Linea AV/AC Verona-Padova. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza";

- 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 non localizzative relative alle varianti proposte è risultato nullo sia nella fase di cantiere sia nella fase di esercizio;
- in particolare, si sono evidenziati impatti anche positivi, mentre eventuali impatti connessi alla realizzazione delle opere, per come previsti nella variante, erano già presenti nel Progetto già sottoposto a Valutazione di Impatto, per il quale è stato già espresso parere favorevole di compatibilità ambientale.

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 3, 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 a "*Linea ferroviaria AV/AC Verona - Padova. Primo Lotto Funzionale Verona - bivio Vicenza (escluso Nodo di Verona Est). Varianti in recepimento delle prescrizioni nn. 27, 29, 30, 31, 51, 57, 74, 137 e della raccomandazione n. 1 formulate nell'Allegato 1 della delibera CIPE n. 84/2017 Linea AV/AC Verona-Padova. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza*", sia approvata direttamente dal Soggetto Aggiudicatore.

**Il Presidente della commissione f.f.
Avv. Poala Brambilla**