



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. 329 del 10 ottobre 2022

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>Opere di cantierizzazione del I lotto costruttivo</i></p> <p>IDVIP 8649</p>
Proponente:	<p><i>Consorzio IRICAV Due</i></p>

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 Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020 e con Decreto del Ministro per la transizione ecologica n. 11 del 13 gennaio;

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 D.P.R. n. 120 del 13/06/2017 che, in attuazione dell’art. 8 del D.L. 133/2014, reca le nuove disposizioni di riordino e semplificazione in tema di terre e rocce da scavo;

PREMESSO che:

- Il Consorzio IRICAV Due (di seguito *Proponente*) con nota prot. 54666 del 11/07/2022 ha presentato istanza di avvio della procedura di verifica di variante ai sensi dell'art. 169, c. 4 del D. lgs. 163/2006 e ss.mm.ii. per quanto applicabile all'art. 216, c. 27, del D.Lgs. 50/2016, per l'intervento "*Linea ferroviaria AV/AC Verona - Padova. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (escluso Nodo di Verona Est). Opere di cantierizzazione del I lotto costruttivo*",
- La domanda è stata acquisita con prot. MiTE-88007 del 14/07/2022 dalla Divisione V – Procedure di Valutazione VIA e VAS della Direzione Valutazioni Ambientali (d'ora innanzi *Divisione*) che, con nota prot.n. MiTE-95228 in data 1/08/2022, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (d'ora innanzi *Commissione*) con prot.n. CTVA-5370 in data 1/08/2022, ha trasmesso la domanda sopracitata e la documentazione progettuale allegata per l'avvio della procedura di Verifica Varianti prima citata.

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

- il progetto è parte della tratta Torino-Venezia e rientra nell'ambito della realizzazione dei Corridoi transeuropei programmati sul territorio italiano, in particolare il Corridoio Paneuropeo V che si sviluppa lungo la direttrice OVEST-EST (che collega Lisbona a Kiev in Ucraina) ed individua nello specifico l'Asse Prioritario Lione - Torino - Venezia - Trieste - Budapest (PP6);
- il Contratto di Programma tra il Ministero dei Trasporti e l'Amministrazione Straordinaria dell'Ente FS, sottoscritto il 23 gennaio 1991, ha indicato tra gli obiettivi strategici la realizzazione della linea A.C. Torino - Venezia (art. 3.4.1);
- la progettazione esecutiva e la realizzazione delle opere è stata affidata al Consorzio Iricav Due in forza della Convenzione del 15 ottobre 1991 e successivo Atto Integrativo sottoscritto da RFI S.p.A. con il medesimo Consorzio in data 6 agosto 2020;
- l'opera è ricompresa tra gli interventi strategici di preminente interesse nazionale di cui alla Legge 443/2001 come indicato dalla Delibera CIPE del 21/12/2001, n. 121, che individuava, nell'ambito del «Corridoio plurimodale padano», l'infrastruttura «Asse ferroviario sull'itinerario del Corridoio 5 Lione - Kiev (Torino - Trieste)»;
- la «tratta veneta dell'asse AV/AC Milano – Venezia – Trieste (Corridoio TEN 5)» è compresa nell'Intesa generale quadro tra Governo e Regione Veneto, sottoscritta il 24 ottobre 2003, nell'ambito delle «infrastrutture di preminente interesse nazionale»;
- con il Parere n. 33 del 6/12/2005 è stato espresso giudizio positivo con prescrizioni e raccomandazioni circa la compatibilità ambientale del progetto preliminare "*Linea AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Verona –Padova*";
- con la Delibera n. 94/2006 del 29/03/2006 il CIPE ha approvato ai sensi dell'art.166 del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i., con prescrizioni da attuare in fase di redazione e di realizzazione del progetto definitivo e con raccomandazioni, il progetto preliminare del "*Collegamento ferroviario AV/AC Verona – Padova*", *limitatamente alle tratte di 1^ fase tra Verona e Montebello e tra Grisignano di Zocco e Padova*;
- con Delibera del 1/08/2014, n. 26 il CIPE ha espresso parere sull'11° allegato infrastrutture al DEF 2013, che include, nella tabella 0 - avanzamento Programma infrastrutture strategiche - nell'ambito del «Corridoio plurimodale padano» nella infrastruttura «Asse ferroviario Corridoio 5 Lyon - Kiev» l'intervento «Tratta AV/AC Verona - Padova»;
- con 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 I° 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 Determina Direttoriale prot. 121 del 21/04/2021, preso atto del parere CTVA/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” (codice elaborato IN1710EI2RHCA0000001A) 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 presente parere ha per oggetto l’esame della documentazione relativa alla “Linea ferroviaria AV/AC Verona - Padova. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (escluso Nodo di Verona Est). Opere di cantierizzazione del I lotto costruttivo” così come disposto dalla Divisione con la nota sopracitata prot.n. MiTE-95228 del 1/08/2022.
- E’ pervenuta nota di Osservazioni da parte del Comune di Verona – fascicolo 0.610/524/2022 acquisito al prot. MiTE-104594 del 30/08/2022;

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

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

La Linea Verona-Padova è articolata in tre lotti funzionali (Fig.1):

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

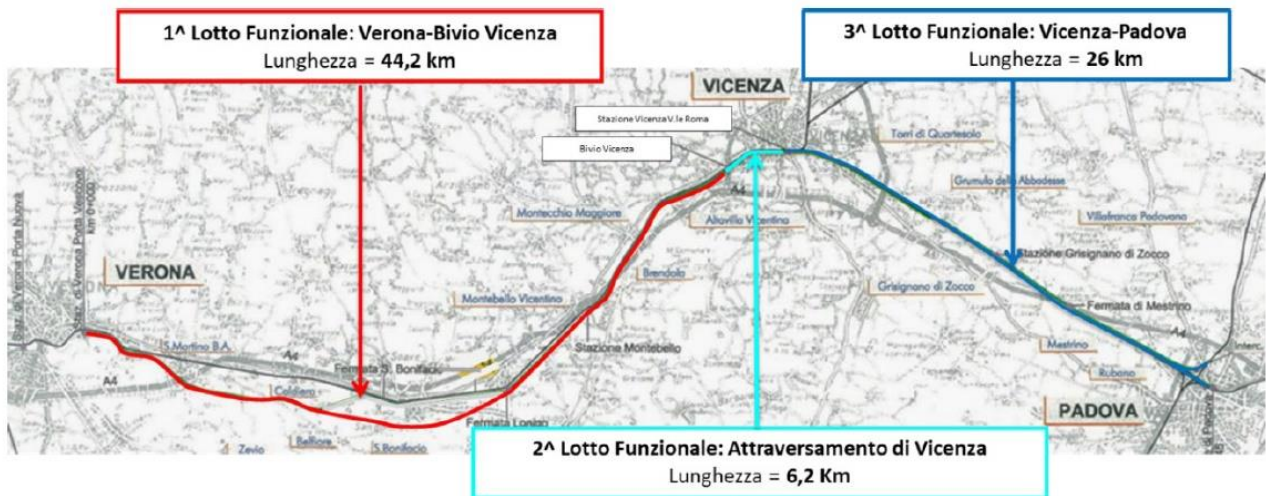


Figura 1 Lotti funzionali della tratta Verona-Padova

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).

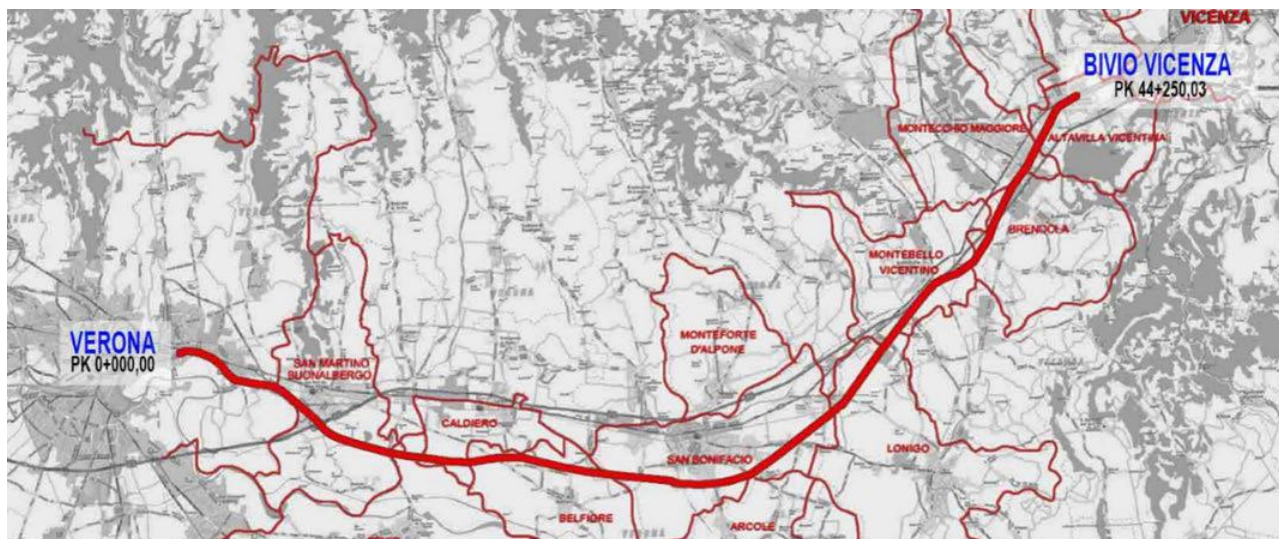


Figura 2 Lotto funzionale 1 (da Verona a bivio Vicenza)

Più in particolare, il tracciato si sviluppa, in uscita lato est dalla stazione di Verona Porta Vescovo, in stretto affiancamento alla linea storica per circa 4 km, di cui i primi 2 km in rilevato complanare all'esistente a meno del tratto da km 0+775 a km 2+220, lungo il quale la posizione altimetrica della nuova linea è più bassa rispetto a quella storica, allo scopo di minimizzare gli impatti sul contesto territoriale urbanizzato.

Procedendo all'interno del Comune di S. Martino Buon Albergo, il tracciato si allontana dalla linea storica curvando verso sud, per affiancarsi al raccordo autostradale con la S.S. 11, in fase di ampliamento. Dal km 4+941 fino al km 6+841 circa il tracciato sottopassa, tramite la galleria artificiale di S. Martino Buon Albergo (di lunghezza pari a 1.900 m), il nuovo svincolo autostradale di Verona Est,

l'autostrada A4 e la Tangenziale Sud di Verona. Dal km 12+725 del tracciato, ad ovest della cittadina di San Bonifacio, è stata inserita la variante omonima. Dal km 16+200 in poi l'asse risulta completamente esterno al corridoio ferroviario.

Nel passaggio dal Comune di S. Bonifacio al Comune di Lonigo, il tracciato della nuova linea si sviluppa verso nord-est, dove la velocità di progetto arriva al valore massimo previsto di 250 km/h. e si inserisce nel territorio della località di Locara. In corrispondenza del km 27+560 è stata localizzata la nuova stazione di Lonigo; le viabilità di collegamento fra la stazione e la rete locale veicolare e pedonale, richieste dalla locale Amministrazione, sono state recepite nel Progetto. Dal km 27+800 al km 32+519 il nuovo tracciato corre di nuovo in affiancamento e in modo complanare con la linea storica, a sud di questa, comportando il prolungamento di vari sottovia esistenti.

Dal km 32+500 fino alla progressiva 44+250 circa, il contesto territoriale dei Comuni attraversati (Montebello V., Montecchio M., Brendola e Altavilla V.) costituisce un'importante conurbazione della parte occidentale rispetto al centro urbano di Vicenza. Tale contesto è caratterizzato dalla particolare posizione lungo il corridoio pedemontano dei Monti Lesini, all'imbocco della valle del Chiampo e poco distanti dai Colli Berici, nonché da una consistente pressione antropica, tipica delle aree urbane e periurbane nelle quali il paesaggio agrario risulta intatto e ridotto a limitati frammenti di territorio non ancora assorbiti dalla destinazione industriale o residenziale.

Lungo tutto il tracciato è prevista anche la realizzazione di:

- n. 4 elettrodotti aerei "entra-esce" di alimentazione delle sottostazioni AV/AC: LP01 San Martino Buon Albergo (Verona, S. Martino Buon Albergo), LP02 Belfiore (Caldiero e Belfiore), LP03 Locara (Monteforte d'Alpone e San Bonifacio), LP06 Montebello (Montebello V.);
- n. 2 adduzioni in cavidotto di connessione a Stazioni Elettriche AT: LP04 Cavidotto Dugale (Arcole e San Bonifacio) e LP05 Altavilla (Altavilla V.);
- alcune sottostazioni elettriche necessarie all'alimentazione della linea.

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.

Nell'istanza avanzata dal proponente, oggetto della presente procedura, le varianti proposte, previste in recepimento delle **prescrizioni nn. 15, 16, 32, 38, 45,46,47, 58 (50), 59, 60, 61, 63, 65, 177 e raccomandazione 3**, sono definite **non localizzative**, in quanto ricadenti all'interno del "corridoio urbanistico", come individuato dal Progetto Preliminare approvato con Delibera 94/2006 e dal Progetto Definitivo approvato con Delibera 84/2017.

Le opere di cui alle citate prescrizioni ricadono all'interno delle Province di Verona (comuni di Verona, San Martino Buon Albergo, Belfiore e San Bonifacio) e Vicenza (comuni di Montecchio Maggiore, Brendola e Montebello Vicentino).. Esse sono riassunte in Tab.1.

VARIANTI PROGETTUALI		
PRESCRIZIONI	WBS	DESCRIZIONE
15	VI19	Salvaguardia, messa in sicurezza e illuminazione del sito denominato "Fonte delle Monache"
16	IN02O	Nuovo collegamento tra sottopasso al km 1+875 in sostituzione di quello soppresso (via Buri fronte Adige)
32	-	Variante adeguamento accessibilità accesso fondi da e per Via Palù
38	RI68	Spostamento bacino di laminazione da zona CISS ad area limitrofa alla linea
45	IV09	Traslazione cavalcaferrovia IV09 al km 40+365
46	RI78	Spostamento bacino di laminazione al km 40+950
47	IN67	Sottopasso Tavernelle al km 41+615 (stazione Altavilla): allungamento, rampe disabili e ciclabile, modifica parcheggio
117	RI150	Variante continuità viabilità podereale per accesso ai fondi
Passaggio PD-PE Comune di Verona	RI02, FA17, FA18, SL01	Variazione nel passaggio PD – PE presenza di un vincolo istituito post Delibera CIPE 84/2017
Passaggio PD-PE Comune di Verona	RI01, IN94, RI01A, RI03, RI04, RI05, RI06, SL02, IN06, RI10B, RI11, FA02	Variazione nel passaggio PD - PE
Passaggio PD-PE Comune di S. Martino Buon Albergo	IN17, IN18, IN1A, IN19, IN1B, FA04, FA05, GA01E, IN83	Variazione nel passaggio PD - PE
Passaggio PD-PE comune di San Bonifacio	NV50	Variazione nel passaggio PD - PE - Viadotto stradale Alpone
VARIANTI PROGETTUALI		
RACCOMANDAZIONI	WBS	DESCRIZIONE
3		Spostamento delle Postazioni BTS Radio Base previste nel territorio del Comune di Vicenza

VARIANTI PER RISOLUZIONE INTERFERENZE TECNOLOGICHE		
PRESCRIZIONI	WBS	DESCRIZIONE
45	SI560	Modifiche rete SNAM per effetto modifiche PD dal quadro prescrittivo. METANODOTTO CREMONA-MESTRE DN 400 7° Tronco BRENDOLO-VICENZA CA' BRUSA'
50-58	SI66O	Modifiche rete SNAM per effetto modifiche PD dal quadro prescrittivo. METANODOTTO POT.ZONA IND. DI VICENZA DN 250
59	SI06O	Spostamento metanodotto per Verona est dn 300 km 4+00
60	SI10O	Collegamento derivazione per Verona est con derivazione per San Martino Buonalbergo dn200
61	SI18O	Riposizionamento condotta fognaria in parallelismo con le condotte SNAM DN100 (4'') e DN200 (8'')
63-134	SI32O	Modifiche rete SNAM per effetto modifiche PD dal quadro prescrittivo. METANODOTTO Alfonsine - San Bonifacio DN 300
65	SI42O	Adeguamento risoluzione dell'interferenza con il collettore fognario gestito dal consorzio A.RI.C.A.

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
 - 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 di quanto già valutato e approvato nel Progetto Definitivo (PD) con la variante introdotta nel Progetto Esecutivo (PE) 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.

Sono 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 PR. nn. 15-16-32-38-45-46-47-58(50)-59-60-61-63-65-117 e Raccomandazione n. 3 della Delibera CIPE n. 84/2017 e Variazioni nel passaggio PD-PE ", allegato IN1710YI2RHIM000003H del Progetto esecutivo in data giugno 2022 e dagli elaborati di progetto presentati. Gli aspetti inerenti l'archeologia dei siti interessati dalle opere in variante non saranno discussi in quanto non di pertinenza della Commissione.

VARIANTI PROGETTUALI IN OTTEMPERANZA A PRESCRIZIONI / RACCOMANDAZIONI

Variante PR. 15 – VI.19 -SALVAGUARDARE E METTERE IN SICUREZZA E ILLUMINARE IL SITO DENOMINATO "FONTE DELLE MONACHE"

Comune di Verona

MOTIVAZIONE

La variante VI.19 recepisce la prescrizione n. 15 della Delibera CIPE n. 84 del 22/12/2017 di seguito riportata:

Nel Comune di Verona, salvaguardare e mettere in sicurezza e illuminare il sito denominato "Fonte delle Monache" a San Michele Extra - Comune di Verona, garantendone la fruibilità da parte della popolazione e il collegamento alla rete ciclopedonale esistente (Comune di Verona protocollo generale UO128 n. 45240 del 11 febbraio 2016).

MODIFICA PROGETTUALE

La zona interessata si trova nel Comune di Verona, a sud-est dell'abitato della frazione San Michele Extra, in area semirurale adiacente alla linea ferroviaria (lato nord/nord-est).

L'opera si inserisce in un territorio antropizzato attraversato dalla linea ferroviaria storica. Nello specifico a nord della ferrovia l'area è di tipo residenziale mentre a sud vi sono aree agricole coltivate delimitate da canali irrigui e corsi d'acqua.

In corrispondenza del Km 1+324,00 della linea AV/AC in progetto è ubicata la Fontana delle Monache (costruita nel 1660 di proprietà del Convento delle Benedettine di San Michele Extra. La zona poco frequentata è diventata una discarica a cielo, risanata grazie all'intervento volontario dei cittadini veronesi.

Per ottemperare alla prescrizione n. 15 della delibera CIPE 84/2017 a seguito della modifica progettuale che ha introdotto, in PE, un'opera di scavalco dell'area della Fontana delle Monache in sostituzione al rilevato ferroviario previsto in PD, è stata di fatto superata la problematica evidenziata di interruzione della continuità degli stradelli dovuta alla presenza delle scale di accesso ai 2 sottopassi previsti al disotto del rilevato ferroviario.

Al fine di rendere compatibile la prevista sistemazione della Fontana delle Monache con la rete dei percorsi ciclopedonali, introdotta in PE in ottemperanza alla prescrizione n.132 della Delibera CIPE n. 84 del 22/12/2017, relativa al collegamento ciclopedonale tra le località San Pancrazio e San Michele, si è reso necessario prevedere un ulteriore percorso che, oltre a collegare la pista ciclopedonale con la sistemazione della fontana delle Monache, garantisce anche l'accesso allo stradello di servizio che corre parallelamente alla linea ferroviaria.

Sono presenti le seguenti opere:

- sottopasso scatolare di sezione 3,00 x 3,00 m, di sviluppo pari a 19,32 m. Tale opera permette di sotto passare la linea AV/AC al km 1+264;
- sottopasso scatolare di sezione 3,00 x 3,00 m di sviluppo pari a 19,06 m. Tale opera

- permette di sotto passare la linea AV/AC al km 1+375
- opera di scavalco della Fonte delle Monache: il viadotto si sviluppa dalla progressiva 1+315,00 al Km1+337,00m, ed è costituito da una campata di luce 22 m, con impalcato a travi in acciaio incorporate, con una luce libera totale pari a 18 metri e presenta franchi verticali sufficientemente ampi e tali da permettere la frequentazione della Fonte da parte della popolazione per il suo valore storico.

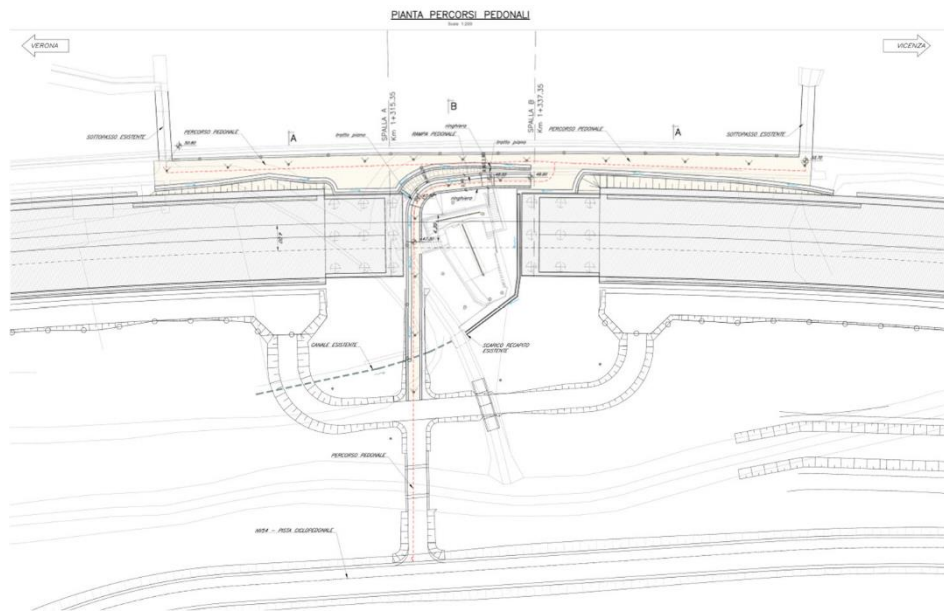


Figura 3 è riportato lo stralcio planimetrico dei nuovi percorsi pedonali

L'illuminazione verrà assicurata con faretti e lampioni ed in corrispondenza del viadotto saranno installate barriere fonoassorbenti.

ANALISI AMBIENTALE

L'inserimento del nuovo sistema di percorsi di collegamento tra la zona a monte e quella a valle della linea ferroviaria determina minime variazioni del progetto delle opere a verde di mitigazione ambientale: nello specifico, la realizzazione del nuovo sistema di collegamento comporta una riduzione di ca. 310 mq delle aree destinate alla messa a dimora di specie arboreo arbustive, coincidente con il sedime dei tre percorsi; la riduzione di superficie destinata alla formazione arboreo arbustiva è compensata con l'ampliamento di tale tipologia di intervento. Nelle figure successive si possono evincere le modifiche. Le aree di intervento non ricadono in aree protette né in siti Natura 2000; inoltre la *Carta del reticolo idrografico* non individua corpi idrici superficiali presso l'area interessata dalla variante.

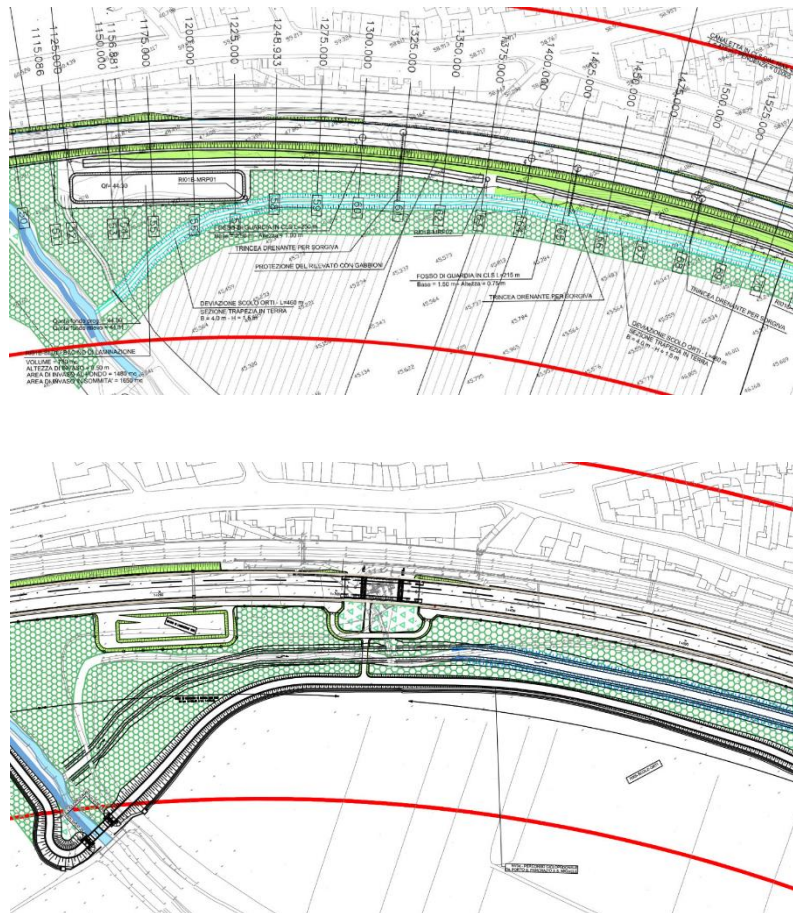


Figura 4 Planimetria di progetto delle opere a verde di PD e PE

Variante PR. 16 – IN020 NUOVO COLLEGAMENTO TRA SOTTOPASSO AL KM 1+875 IN SOSTITUZIONE DI QUELLO SOPPRESSO (VIA BURI FRONTE ADIGE)

Comune di Verona (VR)

MOTIVAZIONE

La Variante IN020 si origina a seguito della prescrizione n.16 della Delibera CIPE n. 84 del 22/12/2017 di seguito riportata:

Nel Comune di Verona, realizzare un nuovo collegamento tra il sottopasso posto al chilometro 1+875 sezione 85 e la sezione 94, realizzando così un nuovo tratto stradale in sostituzione di quello soppresso. (Comune di Verona protocollo generale UO28 n. 45240 dell'11 febbraio 2016).

MODIFICA PROGETTUALE

La zona in esame si trova in Comune di Verona, a sud-est dell'abitato, in area rurale e in adiacenza alla linea ferroviaria (lato nord/nord-est). Lo stato dei luoghi presso l'area di progetto è caratterizzato dalla presenza di un sottopasso ciclo-pedonale che permette il superamento della linea ferroviaria esistente e il collegamento tra via Buri Bemini, posta a nord della ferrovia e la stessa via posta a sud della ferrovia.

L'opera di attraversamento della ferrovia esistente è un ponticello in muratura con muri andatori di cui è prevista la demolizione per la realizzazione del prolungamento. L'opera esistente ha una larghezza di 3,35 m ed un'altezza in chiave di 3,80 m lato sud e 3,00 m lato nord.

L'attuale strada di collegamento con la viabilità esistente, si configura come una strada sterrata che corre parallela alla sede della ferrovia storica di collegamento Milano-Venezia.

L'intervento di progetto consiste nello spostamento dell'asse viario a seguito del posizionamento della linea ferroviaria AV/AC a sud di quella storica esistente. La variante presa ad esame comporta, inoltre, lo spostamento del bacino di laminazione, già previsto dal Progetto Definitivo in corrispondenza dell'area triangolare interclusa tra via Buri ed il tracciato ferroviario, prevedendone la realizzazione appena prima di uno spazio residuale individuato a sud dalla viabilità di progetto ed a nord dalla Linea AV-AC

Le fasi realizzative dell'opera sono:

- Realizzazione paratia micropali d 250/40 cm
- Demolizione manufatto esistente
- Realizzazione sottopasso
- Collegamento con nuova via Buri

Di seguito si riporta l'inserimento del nuovo collegamento tra sottopasso al km 1+875 in sostituzione di quello soppresso.

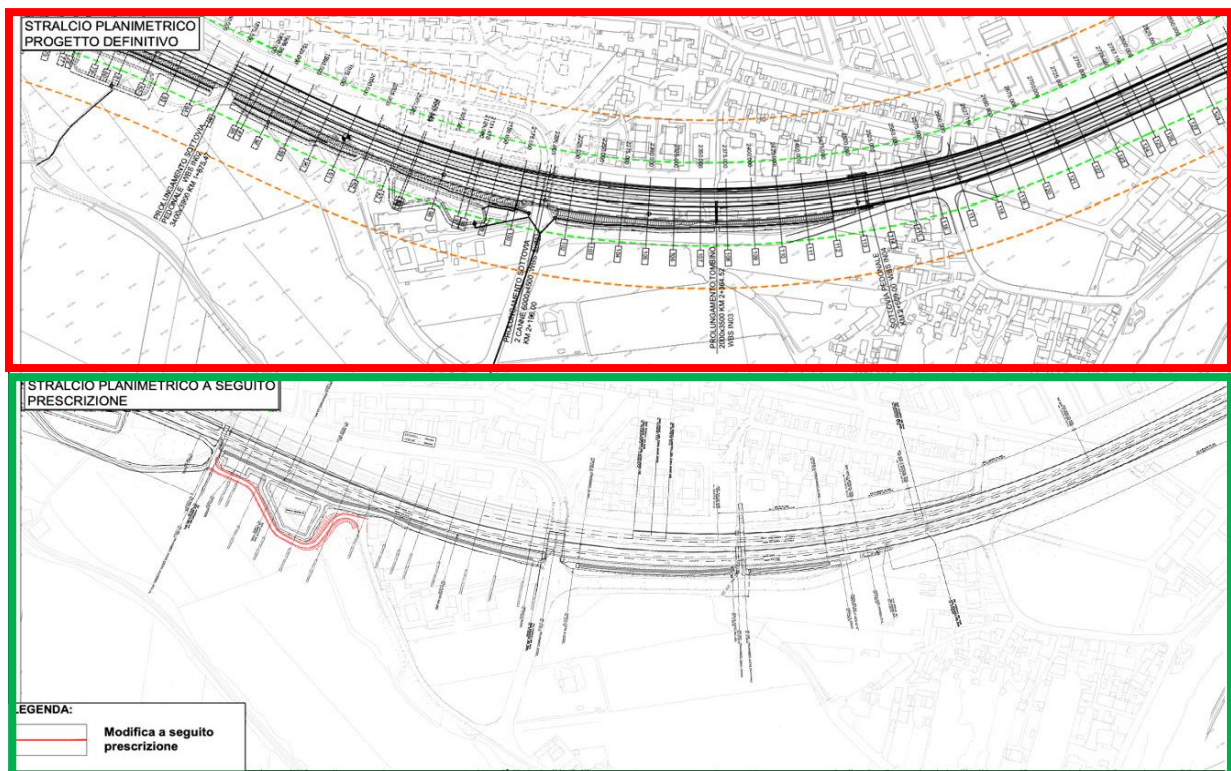


Figura 5 Confronto PD - PE

ANALISI AMBIENTALE

L'inserimento del nuovo collegamento tra sottopasso al km 1+875 in sostituzione di quello soppresso (via Buri fronte Adige) determina minime variazioni del progetto delle opere a verde di mitigazione ambientale. Nello specifico la realizzazione del nuovo collegamento comporta una riduzione di ca 780 mq delle aree destinate al rimboscimento a mezzo macchia boscata in ambito agricolo e la realizzazione del bacino di laminazione, connessa alla variante in oggetto, determina invece una riduzione di ca 2100

mq della macchia boscata. La riduzione delle superfici è in parte compensata con l'ampliamento dell'intervento di rimboschimento a valle della nuova viabilità.

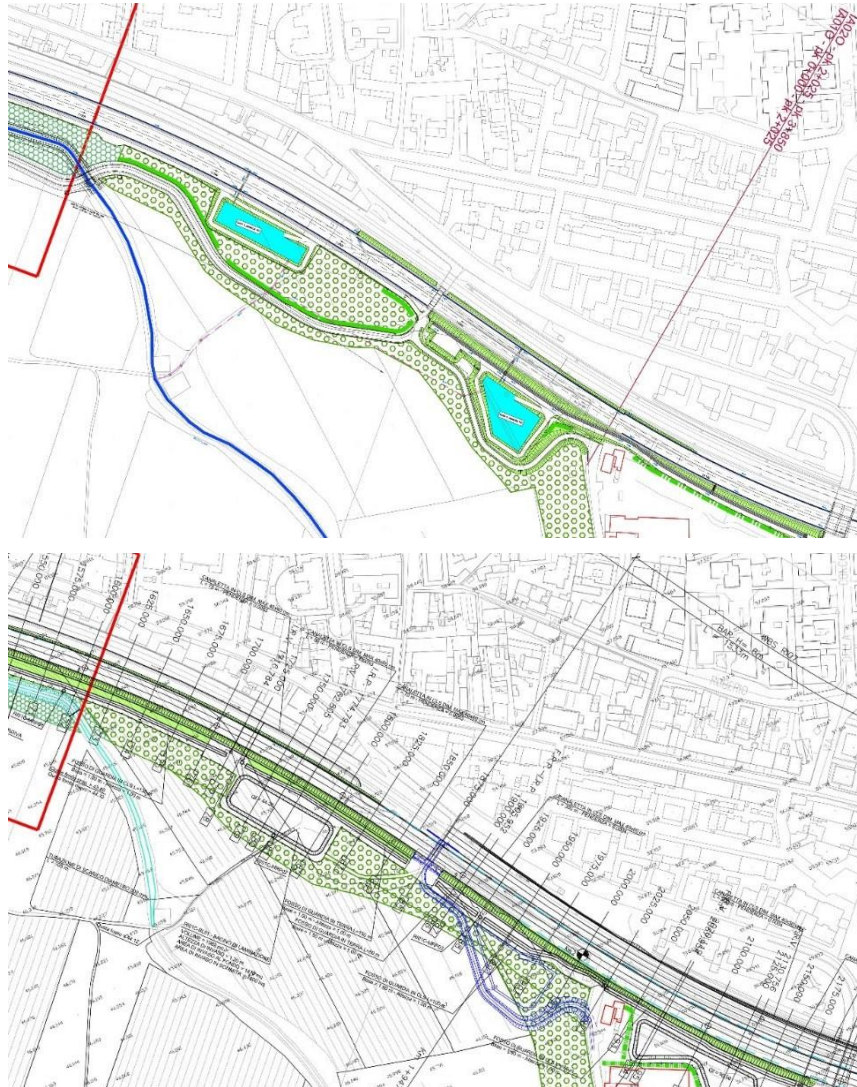


Figura 6 Opere a verde - Confronto PD – PE

Le variazioni introdotte ricadono all'interno del corridoio autorizzato e non comportano variazioni significative in termini di impatti a carico delle componenti ambientali

Variante PR. 32 –ADEGUAMENTO ACCESSIBILITA' ACCESSO FONDI DA E PER VIA PALU'

Comune San Bonifacio (VR)

MOTIVAZIONE

La Variante in oggetto si origina per il recepimento della prescrizione n.32 della Delibera CIPE n. 84 del 22/12/2017 di seguito riportata:

Nel Comune di S. Bonifacio, adeguare l'accessibilità dei mezzi agricoli da e per via Palù in Comune di San Bonifacio. (Comune di San Bonifacio deliberazione giunta comunale n. 1 dell'11 gennaio 2016; decreto giunta comunale n. 7 del 27 febbraio 2016).

MODIFICA PROGETTUALE

La zona in esame si trova circa 400 m a sud rispetto al centro abitato di S. Bonifacio, in prossimità della sponda destra del Torrente Alpone e in adiacenza alla linea AV/AC di progetto.

Ci troviamo in un contesto prevalentemente rurale, contraddistinto dalla presenza del corso d'acqua, di Via Palù (viabilità secondaria) e di diversi elementi della viabilità interpodereale.

L'intervento di progetto consiste nella realizzazione di due tratti di viabilità podereale aventi una sezione di 3 m e poste a nord e a sud del tracciato della linea ferroviaria, in modo da garantire il mantenimento degli accessi ai fondi e la continuità di via Palu'.

Nell'immagine seguente si riporta uno stralcio della planimetria di progetto.

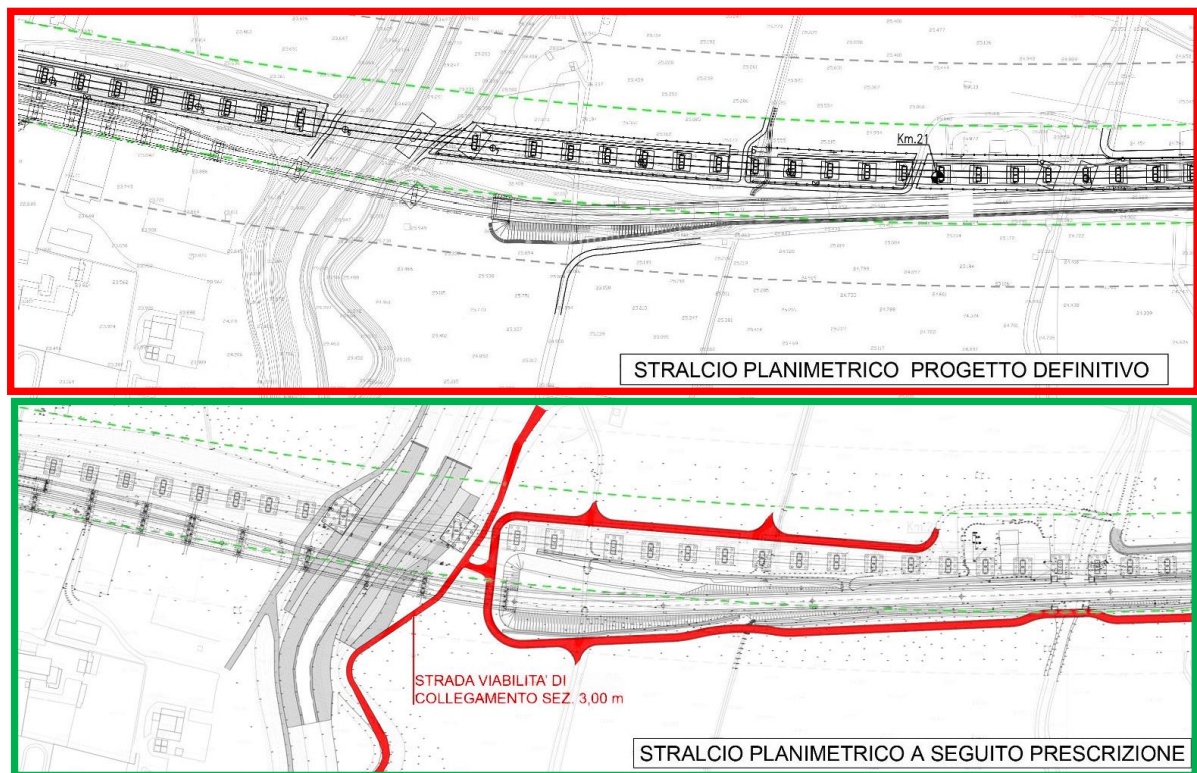


Figura 7 Confronto planimetria PD (rosso) e PE (verde)

ANALISI AMBIENTALE

Le viabilità poderali costituiscono elementi coerenti con il contesto agricolo del sito che vengono prevalentemente inseriti a quota del piano campagna, ad esclusione del breve tratto interpodereale di raccordo con la viabilità arginale. Si evidenzia che l'area in cui si inserisce la variante sarà interessata anche dalle opere già previste dal Progetto Definitivo ed in particolare la realizzazione del viadotto ferroviario e lo spostamento della strada Porcilana verso sud. Le variazioni introdotte ricadono all'interno del corridoio autorizzato e non comportano variazioni in termini di impatti a carico delle componenti ambientali

Variante PR. 38 – RI68 SPOSTAMENTO BACINO DI LAMINAZIONE DA ZONA EX C.I.S.S. AD AREA LIMITROFA ALLA LINEA

Comuni di Montebello Vicentino (VI) – Brendola (VI)

MOTIVAZIONE

La Variante si origina a seguito della prescrizione n.38 della Delibera CIPE n. 84 del 22/12/2017 38.di seguito riportata:

Nel Comune di Montebello Vicentino, spostare il bacino di laminazione di progetto previsto nell'area «ex C.I.S.S. S.r.l.» ubicandolo in un'area limitrofa alla linea ferroviaria in costruzione. (Regione Veneto protocollo 114151/71.001.003 del 23 marzo 2016 - Comune Montebello Vicentino protocollo 3553 del 22 marzo 2016)

MODIFICA PROGETTUALE

L'area interessata dalla variante relativa allo spostamento del bacino di laminazione è situata in zona agricola, compresa tra l'autostrada A4 e la rete ferroviaria esistente, in prossimità di Montebello Vicentino. Le modifiche oggetto di variante consistono nello spostamento del bacino di laminazione previsto nell'area "ex C.I.S.S. S.r.l." ubicandolo in un'area limitrofa alla linea ferroviaria in costruzione.



Figura 8 Stralcio Tavola individuazione su ortofoto, con individuazione dell'area oggetto di variante (rosso) e dell'area individuata dal PD (blu)

ANALISI AMBIENTALE

Come evidenziato nella Carta dei vincoli l'area oggetto di variante non è soggetta a vincoli paesaggistici, le aree di intervento non ricadono in aree protette nè in siti Natura 2000. La posizione della vasca nella configurazione del progetto definitivo interessava una zona classificata come “futura urbanizzazione commerciale/artigianale”.

La soluzione variata si trova in una posizione interclusa tra la A4 e linea ferroviaria di futura realizzazione; per questa ragione è plausibile ipotizzare che in tale area le normali pratiche agricole

sarebbero di difficile esecuzione. Lo spostamento dell'opera interesserà un'area che presenta le stesse caratteristiche ecosistemiche e faunistiche dell'area interessata dal Progetto Definitivo e pertanto non si ravvisano sostanziali differenze rispetto a quanto già approvato (ciò è valido anche per la componente acque superficiali).

Variante PR. 45 – IV09 TRASLAZIONE CAVALCAFERROVIA IV09 AL KM 40+365

Comune di Montecchio Maggiore (VI)

MOTIVAZIONE

La Variante si origina per il recepimento della prescrizione n. 45 della Delibera CIPE n. 84 del 22/12/2017, di seguito riportata:

Nel Comune di Montecchio Maggiore, valutare, nell'ambito della previsione di realizzazione della nuova strada provinciale 34 e relativa controstrada, la traslazione verso ovest del nuovo cavalcaferrovia al chilometro 40+365,77, al fine evitare sostanziali interferenze con l'azienda agricola di Villa degli Olmi nell'attuazione delle citate previsioni, con riferimento anche all'innesto del relativo accesso (Regione Veneto protocollo 114151/71.001.003 del 23 marzo 2016).

MODIFICA PROGETTUALE

La variante in oggetto si trova immediatamente a nord-est di Alte Ceccato, frazione di Montecchio Maggiore, in prossimità del confine con il Comune di Altavilla Vicentina.

La soluzione di progetto è relativa a un adeguamento della viabilità esistente nell'ambito della progettazione definitiva della linea AC Verona-Padova, con riferimento alla traslazione di 50 m del cavalcaferrovia al km 14+673,43. Si riporta lo stralcio planimetrico di confronto tra la soluzione progettuale ed il successivo recepimento CIPE.



Figura 9 Confronto tra planimetrie PD (rosso) PE (verde)

ANALISI AMBIENTALE

Le variazioni introdotte ricadono all'interno del corridoio autorizzato e non comportano variazioni in termini di impatti a carico delle componenti ambientali.

Variante PR. 45 – MODIFICHE RETE SNAM PER EFFETTO MODIFICHE PD DAL QUADRO PRESCRITTIVO METANODOTTO CREMONA MESTRE DN 400 7° TRONCO BRENDOLA VICENZA CA' BRUSA'

Comune di Montecchio Maggiore (VI)

MOTIVAZIONE

La Variante si origina per il recepimento della prescrizione n. 45 della Delibera CIPE n. 84 del 22/12/2017, di seguito riportata:

Nel Comune di Montecchio Maggiore, valutare, nell'ambito della previsione di realizzazione della nuova strada provinciale 34 e relativa controstrada, la traslazione verso ovest del nuovo cavalcaferrovia al chilometro 40+365,77, al fine evitare sostanziali interferenze con l'azienda agricola di Villa degli Olmi nell'attuazione delle citate previsioni, con riferimento anche all'innesto del relativo accesso. (Regione Veneto protocollo 114151/71.001.003 del 23 marzo 2016).

MODIFICA PROGETTUALE

La traslazione verso ovest del cavalcaferrovia ha reso necessario modificare il tracciato della rampa nord di approccio all'opera di scavalco, fino all'intersezione con la viabilità SR 11 (viale Trieste). La modifica del tracciato della rampa nord ha determinato il conseguente spostamento del metanodotto, al fine di risolvere l'interferenza tra la condotta ed il nuovo tracciato stradale.

La variante in oggetto è relativa allo spostamento di un tratto della rete del gas metano di competenza SNAM, la tratta in variante del metanodotto corre parallelamente al tracciato della rampa nord di approccio all'opera di scavalco ed attraversa Linea AV/AC Verona-Padova in corrispondenza del Km 40+225. Tale modifica non ha determinato una significativa variazione delle lunghezze del metanodotto.

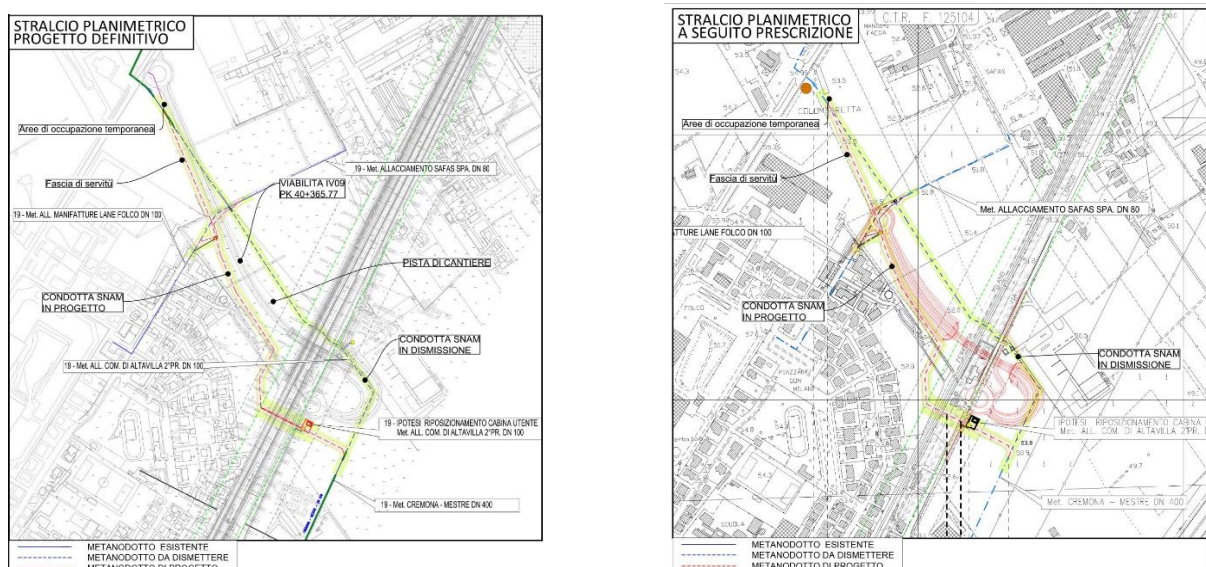


Figura 10 Stralcio planimetrico di progetto definitivo ed esecutivo

ANALISI AMBIENTALE

L'area interessata dalla variante è localizzata in zone a prevalente destinazione agricola, non soggetta a vincoli paesaggistici. Considerate le caratteristiche ecosistemiche delle aree di intervento e del contesto in cui sono collocate, l'impatto in fase di esercizio è nullo. Anche in fase di cantiere gli impatti risultano non significativi.

Variante PR. 46 –RI78 - SPOSTAMENTO BACINO DI LAMINAZIONE AL KM 40+950

Comune di Altavilla Vicentina (VI)

MOTIVAZIONE

La Variante si origina a seguito della prescrizione n.46 della Delibera CIPE n. 84 del 22/12/2017, di seguito riportata:

Nel Comune di Altavilla Vicentina, spostare il bacino di laminazione posto in prossimità della strada provinciale 34 del Melaro all'altezza del km 40+950, in area limitrofa alla linea ferroviaria in costruzione oppure alternativamente prevederne lo sviluppo in parallelo alla strada provinciale del Melaro. (Regione Veneto protocollo 114151/71.001.003 del 23 marzo 2016 - Comune Altavilla Vicentina Fascicolo osservazione consegnata in Conferenza di servizi il 23 marzo 2016 - Consorzio APV protocollo n. 592 del 15 gennaio 2016).

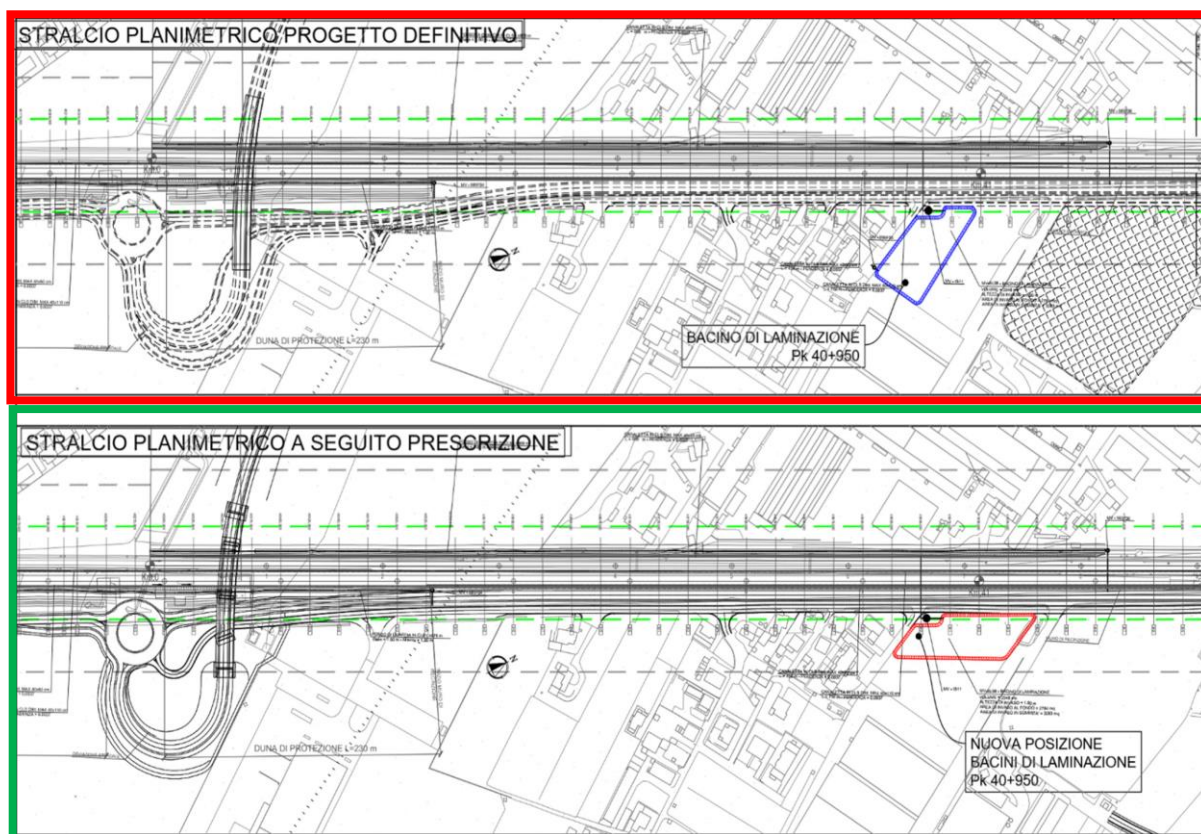


Figura 11 Confronto planimetria PD (rosso) PE (verde)

MODIFICA PROGETTUALE

L'area interessata dalla variante relativa allo spostamento del bacino di laminazione è situata nella porzione est del centro abitato di Altavilla Vicentina (VI), ed interessa una zona non urbanizzata in adiacenza ad un'area artigianale sul lato est / sud-est, alla linea ferroviaria esistente sul lato ovest / nord-ovest e ad una zona residenziale sul lato sud / sud-ovest. La modifica oggetto di variante consiste nello spostamento del bacino di laminazione situato all'altezza del km 40+950, collocato in parallelo alla Strada Provinciale del Melaro SP34.

ANALISI AMBIENTALE

Le variazioni introdotte ricadono all'interno del corridoio autorizzato e non comportano variazioni in termini di impatti a carico delle componenti ambientali.

Variante PR. 47 – SOTTOPASSO TAVERNELLE AL km 41+615 (STAZIONE ALTAVILLA): ALLUNGAMENTO, RAMPE DISABILI E CICLABILE, MODIFICA PARCHEGGIO

Comune di Altavilla Vicentina (VI)

MOTIVAZIONE

La Variante si origina a seguito della prescrizione n.47 della Delibera CIPE n. 84 del 22/12/2017, di seguito riportata:

Nel Comune di Altavilla Vicentina, realizzare il sottopasso pedonale Tavernelle, posto al chilometro 41+615, con strutture adeguate per l'accessibilità da parte dei disabili, delle persone con temporanea e ridotta capacità motoria e degli anziani; (Regione Veneto protocollo 114151/71.001.003 del 23 marzo 2016 - Provincia di Vicenza protocollo 2633 del 15 gennaio 2016 - Comune Altavilla Vicentina Fascicolo osservazione consegnata in Conferenza di servizi il 23 marzo 2016).

MODIFICA PROGETTUALE

La Variante consiste nella modifica del sistema di accesso al sottopasso pedonale, previsto in PD, attraverso l'inserimento di un sistema di rampe pedonali, progettate per garantire l'accessibilità anche da parte dei disabili, in sostituzione delle scale. La zona in esame si trova in prossimità di via Cavour del comune Altavilla vicentina, in un contesto prevalentemente urbano. Il sottopasso è costituito da una struttura scatolare di tipo classico, di dimensioni interne 3.00x3.50 m.

ANALISI AMBIENTALE

Le opere oggetto della presente variante non determinano alcuna modifica agli interventi di mitigazione ambientale di Progetto definitivo, non ricadono in aree sottoposte a vincolo paesaggistico (come si evince dalla *Carta dei Vincoli* e dalla *Carta del Paesaggio*). La variante non determina impatti sugli ecosistemi e sulla componente suolo.

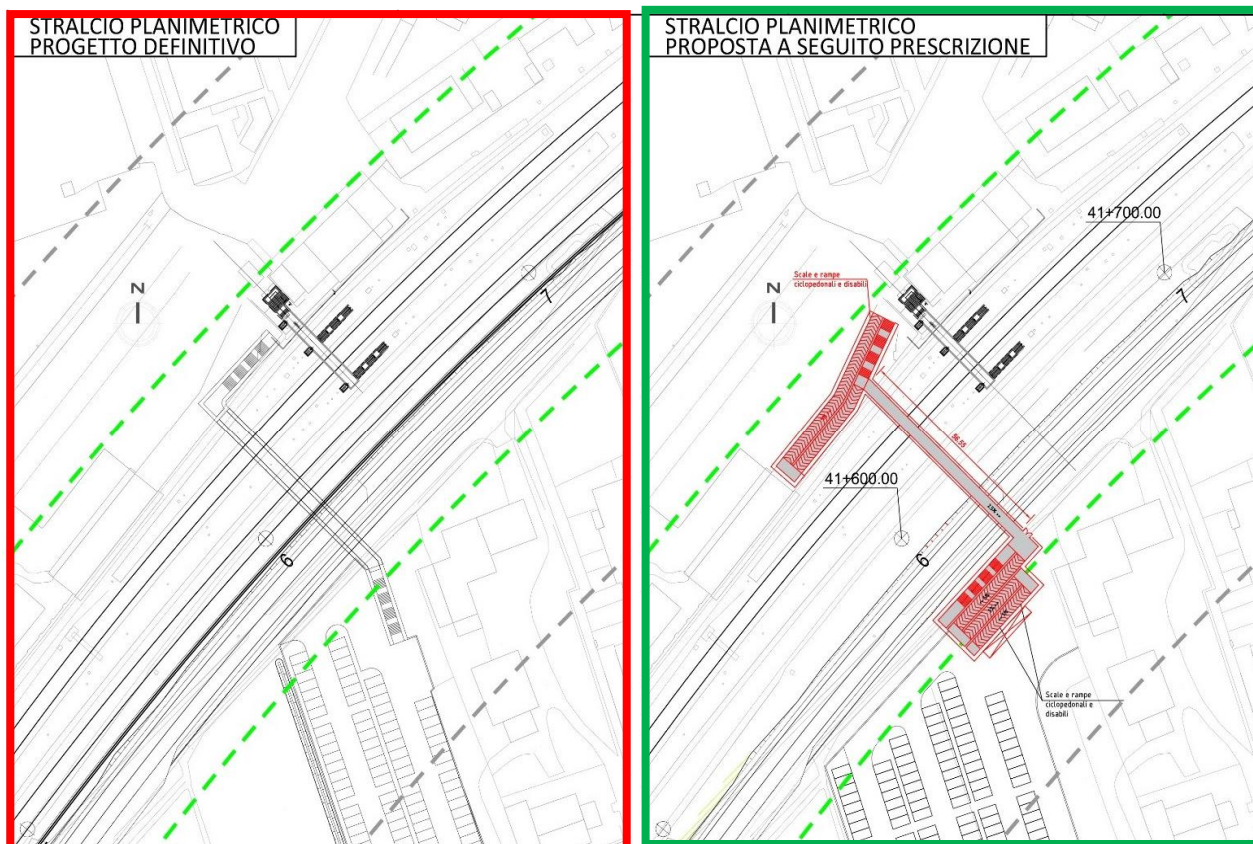


Figura 12 Confronto planimetria PD (rosso) PE (verde)

Variante PR. 117 –RI150 CONTINUITA' VIABILITA' PODERALE PER L'ACCESSO AI FONDI

Comune di Caldiero (VR)

MOTIVAZIONE

La Variante si origina a seguito della prescrizione n.117 della Delibera CIPE n. 84 del 22/12/2017, di seguito riportata:

Garantire nel periodo di cantiere, ed in quello successivo alla realizzazione dell'opera, sia la continuità della viabilità poderale che l'accesso ai fondi e la continuità del sistema idraulico (irriguo e di scolo). I passaggi e le strutture irrigue dovranno avere adeguate dimensioni (Regione Veneto deliberazione giunta regionale n. 1595 del 25 novembre 2016 n. 31 e Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale n. 2233 del 25 novembre 2016 n. 05).

MODIFICA PROGETTUALE

Gli interventi di progetto prevedono la realizzazione di due tratti di viabilità poderale aventi una sezione stradale di 4 m, finalizzati a garantire l'accesso ai fondi agricoli.

La zona in esame si trova circa 2 km a sud-est rispetto al centro abitato di Caldiero. In particolare la variante riguarda due tratti viabilistici di accesso ai fondi in adiacenza alla linea AV/AC di progetto, rispettivamente circa 360 m a destra e circa 370 m a sinistra rispetto al Torrente D'Illara.

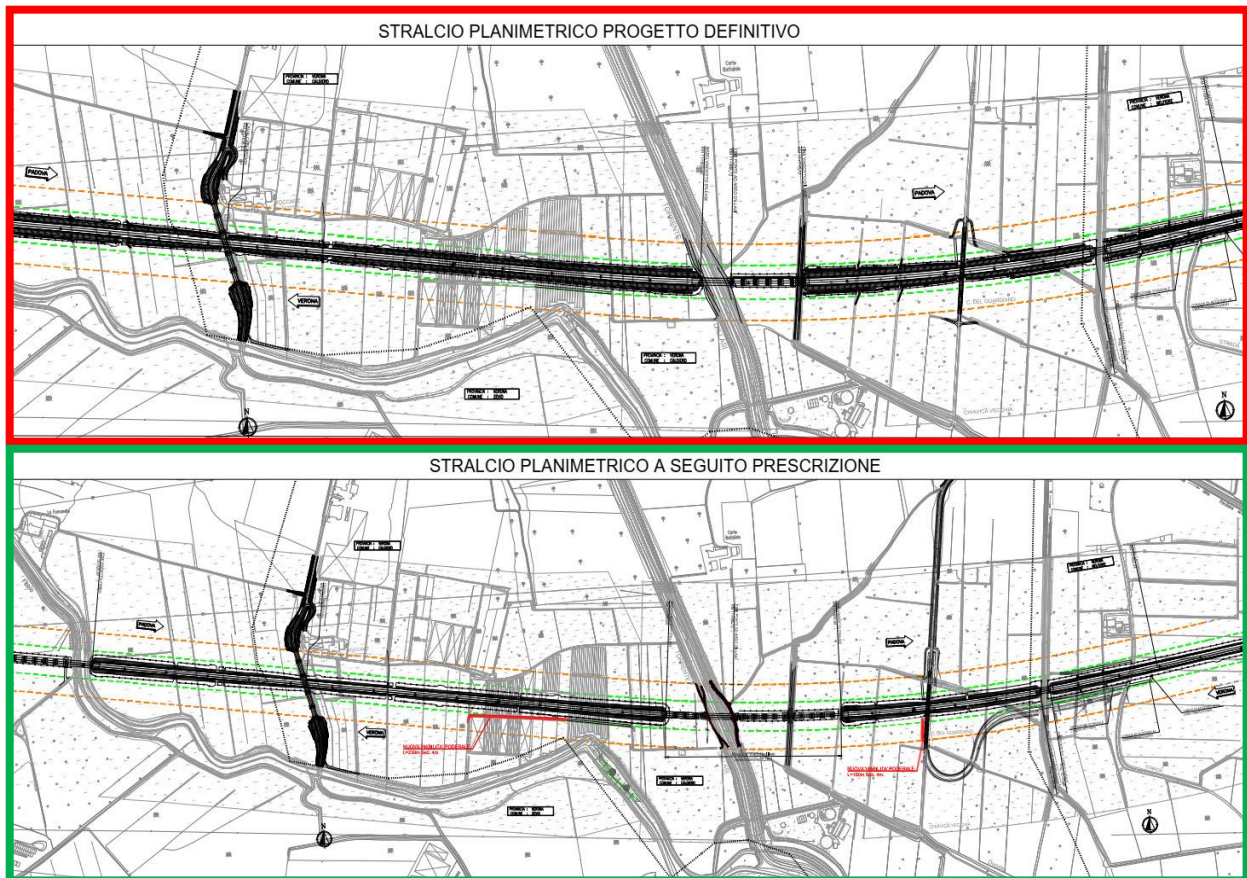


Figura 13 Confronto planimetria PD (rosso) PE (verde)

ANALISI AMBIENTALE

Le variazioni introdotte ricadono all'interno del corridoio autorizzato e non comportano variazioni in termini di impatti a carico delle componenti ambientali.

Variante R03- FA16-FA16C SPOSTAMENTO DELLE POSTAZIONI BTS RADIO BASE PREVISTE NEL TERRITORIO DEL COMUNE DI VICENZA

Comune di Vicenza (VI)

MOTIVAZIONE

La Variante si origina a seguito della Raccomandazione n. 03 della Delibera CIPE n. 84 del 22/12/2017:

Verificare la fattibilità tecnica e se possibile prevedere lo spostamento delle Postazioni BTS Radio Base previste nel territorio del Comune di Vicenza. (Comune di Vicenza protocollo 142072 15 dicembre 2015; protocollo 2388 11 gennaio 2016; protocollo 5783 15 gennaio 2016; protocollo 9369 25 gennaio 2016; protocollo 24877 26 febbraio 2016 (in sede di conferenza di servizi 23 marzo 2016); protocollo 41917 31 marzo 2016, Società autostrade Brescia Padova S.p.A. protocollo 4285/16ArCa/SeM del 16 marzo 2016).

MODIFICA PROGETTUALE

Il progetto esecutivo, pertanto, è stato sviluppato considerando lo spostamento richiesto. È stato previsto lo spostamento delle seguenti Postazioni BTS:

- FA16 – Km 46+765 (AV/AC) – in prossimità di via Montecchi
- FA16C – Km 49+748 (AV/AC) – in prossimità della stazione ferroviaria di viale Roma

Di seguito si riporta lo stralcio planimetrico di confronto tra la soluzione progettuale di Progetto definitivo e quella di Progetto esecutivo a seguito del recepimento della prescrizione CIPE.

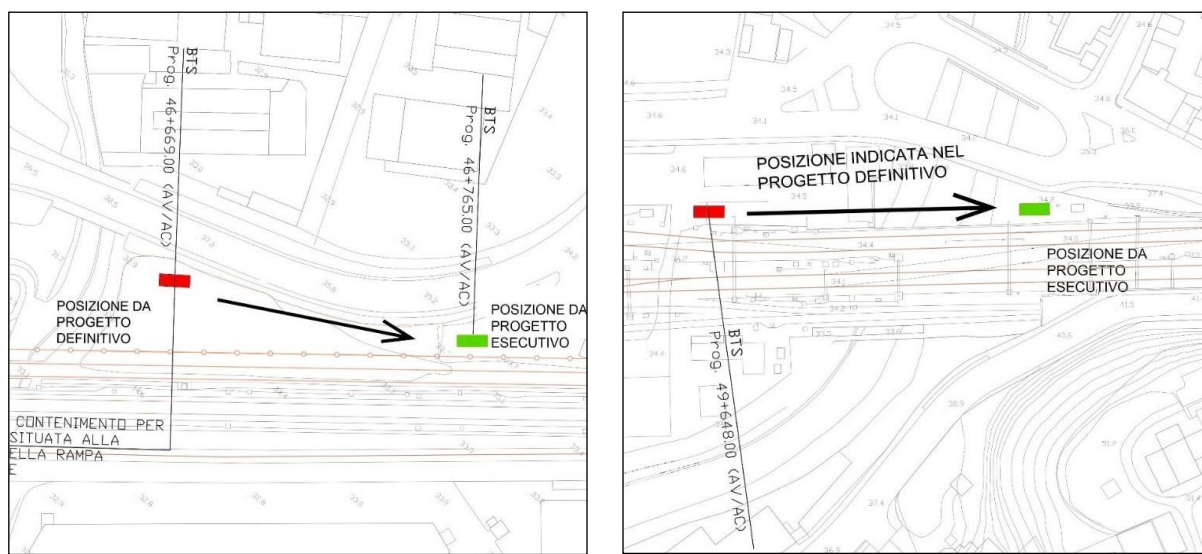


Figura 14 Confronto planimetria FA16 FA16C riquadro rosso (PD) riquadro verde (PE)

La modifica consiste, per entrambe le stazioni BTS, esclusivamente nello spostamento della piazzola dello schelter, restano confermate le caratteristiche dimensionali degli elementi e apparati previsti in PD ed è relativa allo spostamento di due postazioni Radio Base: la FA16, di cui si prevede la traslazione di circa 90 m in direzione est con spostamento della piazzola dello schelter verso la recinzione della linea ferroviaria, e la FA16C per la quale è prevista una traslazione di circa 100 m verso est.

ANALISI AMBIENTALE

Le variazioni introdotte ricadono all'interno del corridoio autorizzato e non comportano variazioni in termini di impatti a carico delle componenti ambientali.

VARIAZIONI NEL PASSAGGIO DA PD A PE

Nello sviluppo del progetto esecutivo, a seguito di approfondimenti tecnico progettuali, sono state apportate, in riferimento alle relative wbs, alcune variazioni rispetto al Progetto Definitivo come di seguito descritte.

Variante RI02 – FA17 – FA18 e SL01

Comune di Verona (VR)

MOTIVAZIONE

A completamento di quanto previsto in PD, relativamente alla distribuzione delle cabine elettriche a servizio della linea ferroviaria, in fase di sviluppo del progetto esecutivo è stato introdotto, nel territorio

comunale di Verona, un nuovo punto tecnologico costituito dal Fabbricato FA17 (Cabina TE innesto Verona) e dal Fabbricato FA18 (Cabina MT-BT per QRD innesto Verona al km 0+274.64) entrambe a servizio del bivio ferroviario per l'accesso in stazione.

In prossimità dei due fabbricati tecnologici è stata introdotta un'ulteriore variazione del PD relativa al prolungamento lato sud del sottopasso esistente della linea ferroviaria storica, situato alla pk 0+173,22 (wbs SL01).

MODIFICA PROGETTUALE

Le cabine sono collocate su un piazzale recintato, l'accesso al piazzale avviene tramite la pista di servizio che confluisce in una area comune tra i fabbricati FA17 e FA18

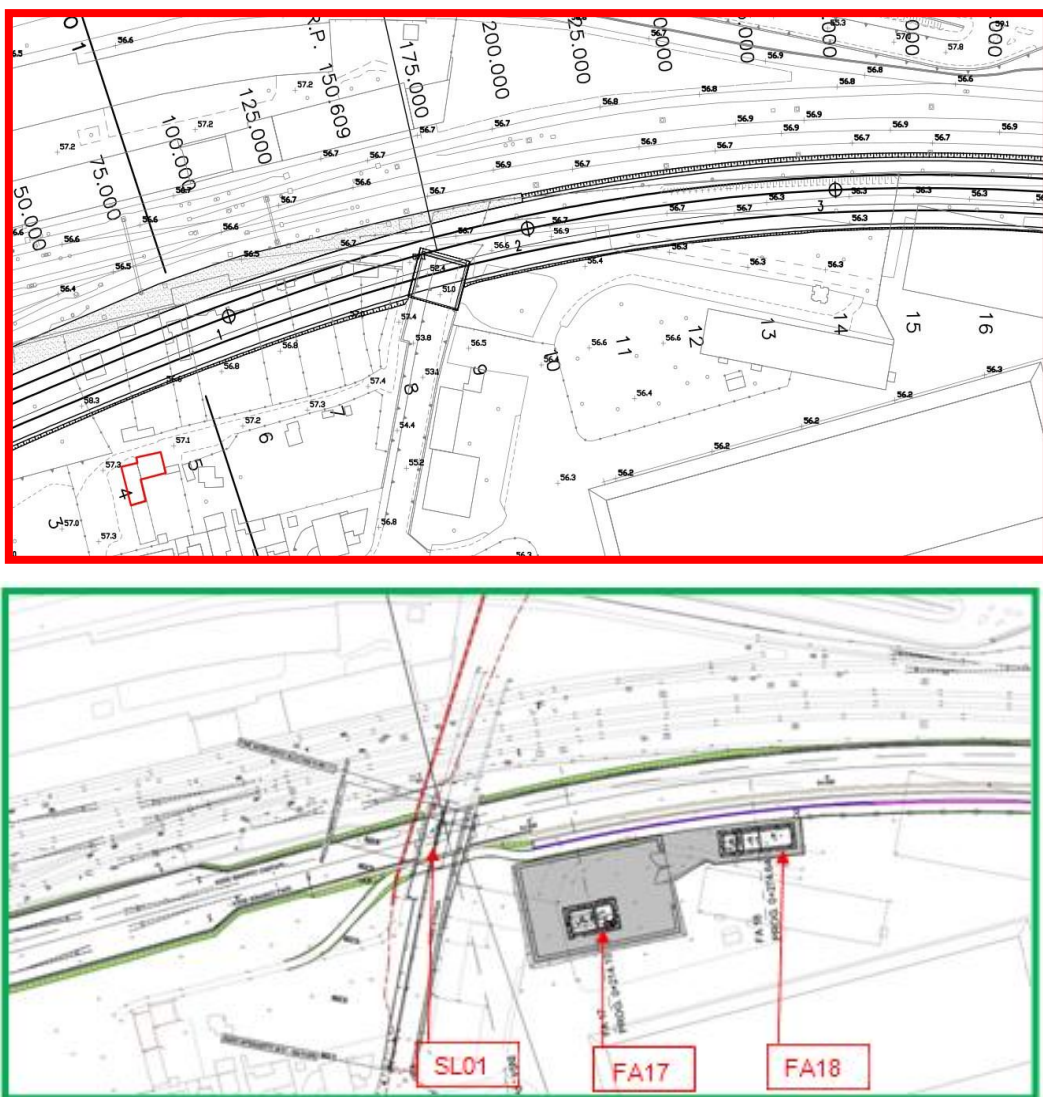


Figura 15 Confronto planimetria PD (rosso) PE (verde)

Nell'area identificata dal mappale 300, in periodo successivo all'approvazione del CIPE del 1 Lotto Funzionale Verona – Bivio Vicenza, è stato apposto un vincolo nell'area occupata da:

- presenza di parte della Linea (RI02 il cui tracciato era presente nel progetto definitivo e che non subisce modifiche nel passaggio PD-PE);
- parte del sottovia SL01: presente nel progetto definitivo approvato dal CIPE e oggetto di modifica nel passaggio PD-PE (prolungamento)
- inserimento fabbricati FA17 e FA18: oggetto di modifica nel passaggio PD-PE.

A seguito dei passaggi autorizzativi, l'autorizzazione dell'intervento (già autorizzato dal CIPE con Delibera n. 94/2066) viene confermata con Delibera n. 84/2017 (approvazione progetto definitivo) relativamente alla linea ferroviaria.

Le dimensioni in pianta del fabbricato (FA17) sono pari a 8,20 x 15,40 m circa con altezza pari a 8,00 m, mentre le dimensioni della cabina elettrica (FA08) sono pari a 6,43 x 23,10 m circa per una altezza di 5,30 m. Sono previsti marciapiedi per l'intero perimetro dell'edificio, pavimentazioni e recinzioni.

L'intervento SL01 prevede il prolungamento lato sud del sottopasso esistente della linea ferroviaria in modo da renderlo compatibile con il futuro ampliamento della sede ferroviaria (Linea AV). Il sottopasso di progetto sarà utilizzato anche per il passaggio della pista ciclopedonale, attualmente situata sul lato ovest della carreggiata. Diversamente da quanto previsto nel PD l'opera è caratterizzata da un prolungamento anche verso la struttura esistente per poter assicurare il passaggio di entrambi i nuovi assi ferroviari su una struttura unica e omogenea, evitando così transizioni su opere di diversa rigidezza, anche considerata la forte inclinazione tra l'asse ferroviario e l'asse stradale.

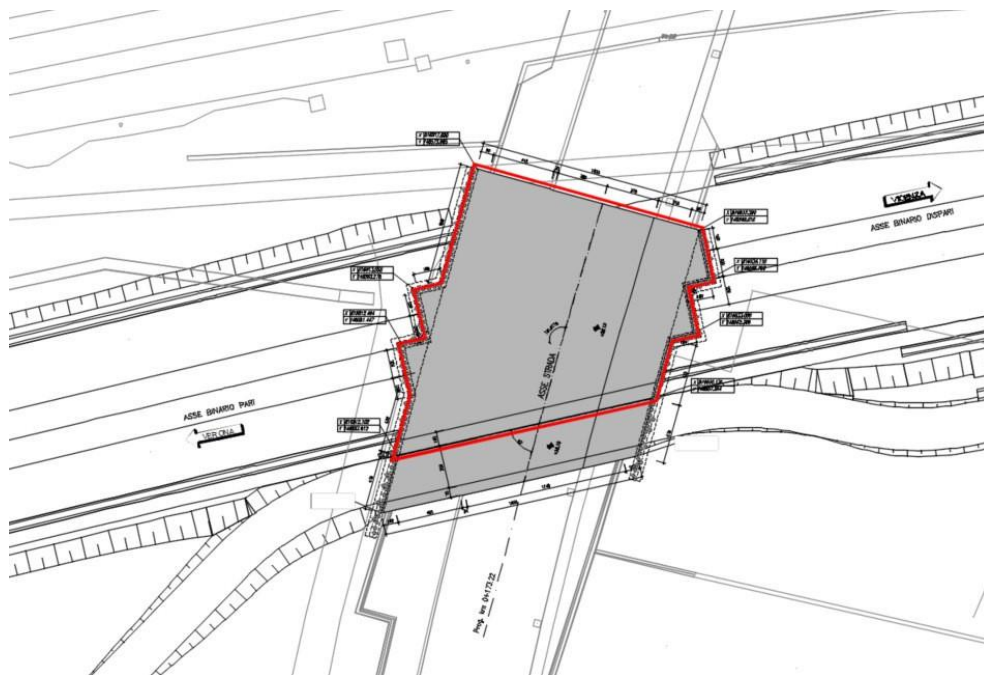


Figura 16 Planimetria prolungamento sottopasso SL01

ANALISI AMBIENTALE

Le aree interessate dalle varianti non ricadono in zone sottoposte a vincoli di tipo paesaggistico ambientale, né interessano aree protette e siti Natura 2000. La modifica non incide in maniera significativa sul paesaggio in quanto si inserisce in un contesto insediativo privo di elementi strutturanti e/o di qualità paesaggistica; riguarda due volumi tecnici di dimensioni contenute che, ponendosi in affiancamento alla nuova linea ferroviaria AV non determinano incrementi significativi degli impatti.

In relazione alla presenza dell'edificio sottoposto a vincolo architettonico di interesse culturale dichiarato, le due cabine sono state posizionate nell'area compresa tra l'edificio e la barriera acustica della nuova linea ferroviaria, in maniera da lasciare libero l'edificio su tre lati, riducendo al minimo gli impatti.

Variante RI01A – IN94 – RI02 - RI04

Comune di Verona (VR)

MOTIVAZIONE

A seguito di verifiche topografiche di dettaglio si è reso necessario rettificare la sezione e l'andamento planimetrico dello stradello di servizio che corre parallelamente alla linea, al fine di migliorare l'accessibilità alle opere e rendere agevoli le operazioni di manutenzione. La larghezza dello stradello è pari a circa tre metri.

MODIFICA PROGETTUALE

Tale modifica ha comportato minime variazioni del Piano particellare di esproprio.

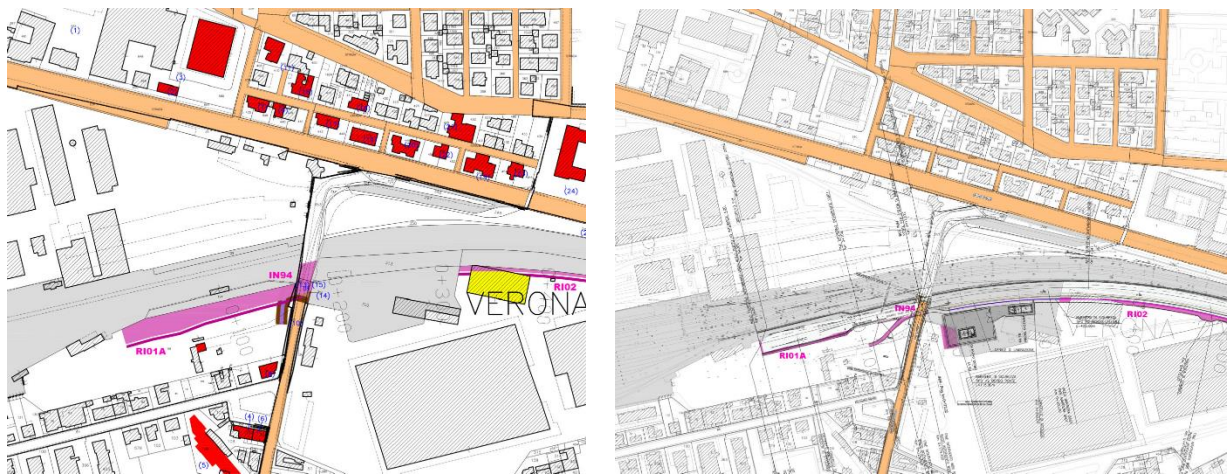


Figura 17 RI01 – IN94 – RI01A – RI02 Particellare di PD; RI01 – IN94 – RI01A – RI02 Particellare di PE con sovrapposta la planimetria di progetto, in magenta le nuove aree di occupazione



Figura 18 RI03 – RI04 Particellare di PD; RI03 – RI04 – RI02 Particellare di PE con sovrapposta la planimetria di progetto, in magenta le nuove aree di occupazione

ANALISI AMBIENTALE

Le variazioni introdotte ricadono all'interno del corridoio autorizzato e non comportano variazioni in termini di impatti a carico delle componenti ambientali.

Variante RI05

Comune di Verona (VR)

MOTIVAZIONE

Secondo approfondimenti progettuali, in relazione alla migliore definizione dei rilievi celerimetrici eseguiti in fase di redazione del progetto esecutivo e anche per limitare l'impatto sullo scolo Orti.

MODIFICA PROGETTUALE

Il bacino di laminazione posto in affiancamento al RI05 è stato traslato, di circa 50 m in direzione est. Si riportano i piani particellari degli espropri di PD e PE per confrontare le nuove aree.



Figura 19 Piano particellare di esproprio PD; Piano particellare di esproprio PE

ANALISI AMBIENTALE

Le variazioni introdotte ricadono all'interno del corridoio autorizzato e non comportano variazioni in termini di impatti a carico delle componenti ambientali.

Variante – RI06

Comune di Verona (VR)

MOTIVAZIONE

Modifica a seguito di approfondimenti progettuali relativi agli aspetti idraulici e anche in relazione alle caratteristiche dimensionali dei ricettori individuati per lo smaltimento delle acque di piattaforma, evidenziate nel dettaglio dai rilievi celerimetrici eseguiti in fase di progettazione esecutiva.

MODIFICA PROGETTUALE

Si è reso necessario prevedere un leggero ampliamento del bacino di laminazione, incrementando la lunghezza dell'invaso di circa 20 m in direzione nord ovest. Si riportano di seguito gli stralci dei particellari di PD e di PE con evidenziazione dell'area di occupazione in ampliamento.

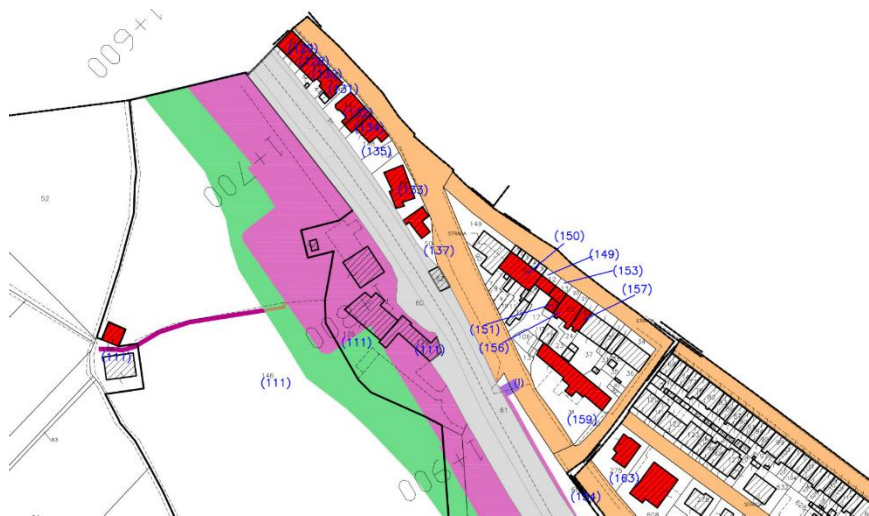


Figura 20 Piano particellare di esproprio PD



Figura 21 Piano particellare di esproprio PE con sovrapposta la planimetria di progetto, le nuove aree di occupazione sono evidenziate con cerchio blu

ANALISI AMBIENTALE

Le variazioni introdotte ricadono all'interno del corridoio autorizzato e non comportano variazioni in termini di impatti a carico delle componenti ambientali.

Variante – SL02

Comune di Verona (VR)

MOTIVAZIONE

Variatione incontrata nello sviluppo del progetto esecutivo.

MODIFICA PROGETTUALE

Relativamente al prolungamento del sottovia al km 2+197,04 (SL02) è sorta la necessità di inserire dei muri per il sostegno del rilevato di linea che hanno determinato un leggero allargamento dell'area di occupazione dell'opera.

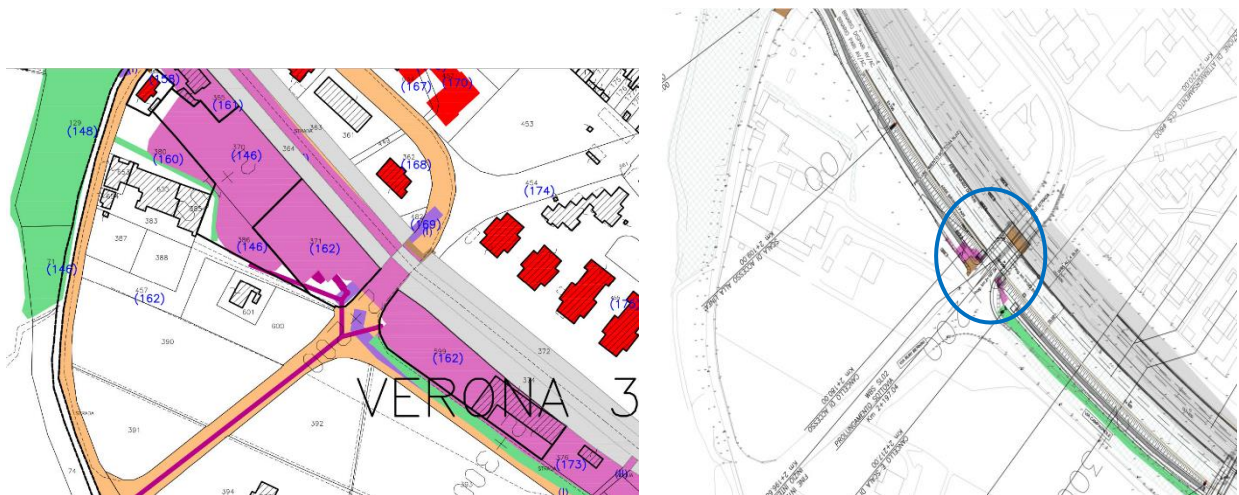


Figura 22 Piano particellare di esproprio PD; Piano particellare di esproprio PE con sovrapposta la planimetria di progetto, le nuove aree di occupazione sono evidenziate con cerchio blu

ANALISI AMBIENTALE

Le variazioni introdotte ricadono all'interno del corridoio autorizzato e non comportano variazioni in termini di impatti a carico delle componenti ambientali.

Variante – IN06

Comune di Verona (VR)

MOTIVAZIONE

A seguito di approfondimenti topografici, eseguiti in fase di redazione del progetto esecutivo, è emersa l'incompatibilità della posizione di due piccoli edifici, localizzati tra il km 2+600 al km 2+700, rispetto alle distanze dai confini della linea ferroviaria di progetto.

MODIFICA PROGETTUALE

E' stata pertanto prevista la demolizione degli edifici e la realizzazione, sui relativi lotti, di uno spazio a verde pubblico attrezzato con sedute e aree pavimentate che, oltre a dotare il rione di uno spazio collettivo, consente un rapido collegamento pedonale tra via Antonio Salieri e via Dietro Antonio Salieri

ANALISI AMBIENTALE

Le variazioni introdotte ricadono all'interno del corridoio autorizzato e non comportano variazioni in termini di impatti a carico delle componenti ambientali.



Figura 23 Piano particellare di esproprio PD e Piano particellare di esproprio PE

Variante RI10B

Comune di Verona (VR)

MOTIVAZIONE

A seguito di approfondimenti progettuali apportati in fase di sviluppo del progetto esecutivo si è reso necessario rettificare, geometricamente, il fosso previsto al piede del rilevato RI1A.

MODIFICA PROGETTUALE

Tale modifica non comporta alcun impatto aggiuntivo rispetto a quanto già analizzato in fase di progetto definitivo, sia in considerazione delle dimensioni delle nuove aree di occupazione (larghezza media 1,5 m) necessarie per la rettifica del fosso, sia in relazione alla tipologia di opera.

ANALISI AMBIENTALE

Le variazioni introdotte ricadono all'interno del corridoio autorizzato e non comportano variazioni in termini di impatti a carico delle componenti ambientali.

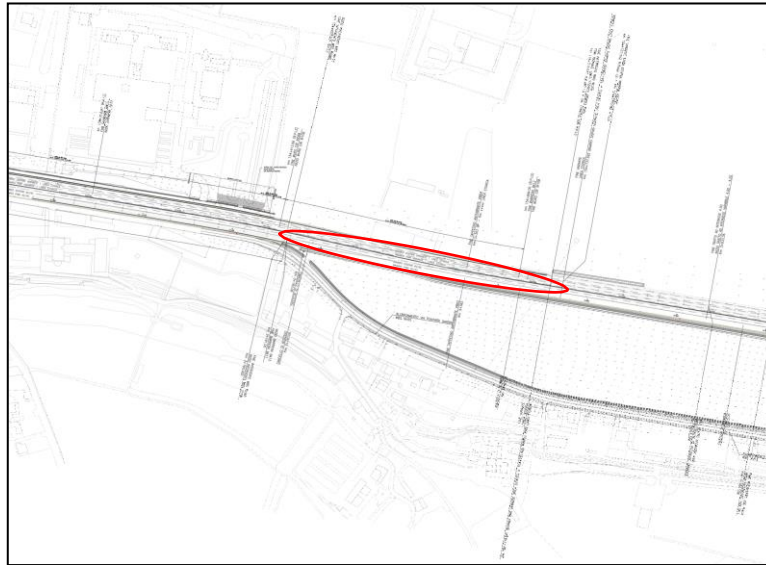


Figura 24 Planimetria di progetto, in rosso l'area oggetto di modifica

Variante RI11

Comune di Verona (VR)

MOTIVAZIONE

A seguito di approfondimenti progettuali relativi agli aspetti idraulici e in relazione alle caratteristiche dimensionali dei ricettori individuati per lo smaltimento delle acque di piattaforma, evidenziate nel dettaglio dai rilievi celerimetrici eseguiti in fase di progettazione esecutiva, si modifica il progetto.

MODIFICA PROGETTUALE

Si prevede un ampliamento del bacino di laminazione.

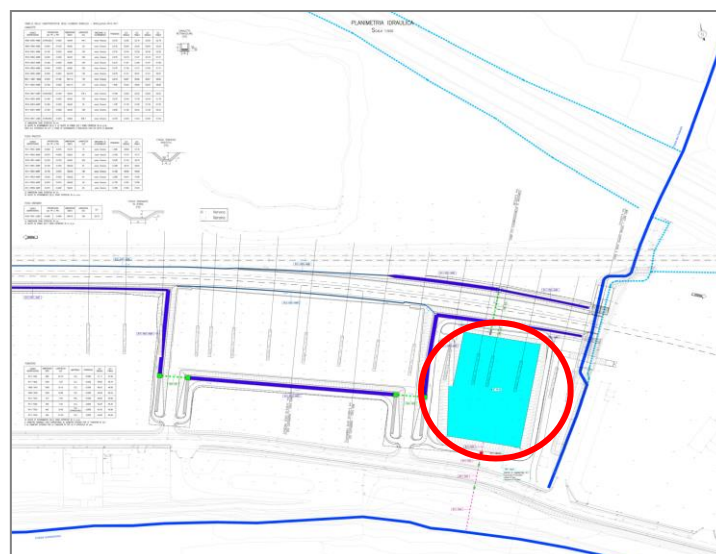


Figura 25 Planimetria di progetto idraulico

ANALISI AMBIENTALE

Le variazioni introdotte ricadono all'interno del corridoio autorizzato e non comportano variazioni in termini di impatti a carico delle componenti ambientali.

Variante FA02

Comune di Verona (VR)

MOTIVAZIONE

In fase di sviluppo del progetto esecutivo è stato necessario rettificare il confine sud del piazzale del Fabbricato FA02 al Km 3+885 con un leggero ampliamento, in quanto per effetto dell'inserimento del canale di smaltimento delle acque di piattaforma si è reso necessario traslare la recinzione del piazzale verso sud

MODIFICA PROGETTUALE

Si prevedere un leggero ampliamento del piazzale.

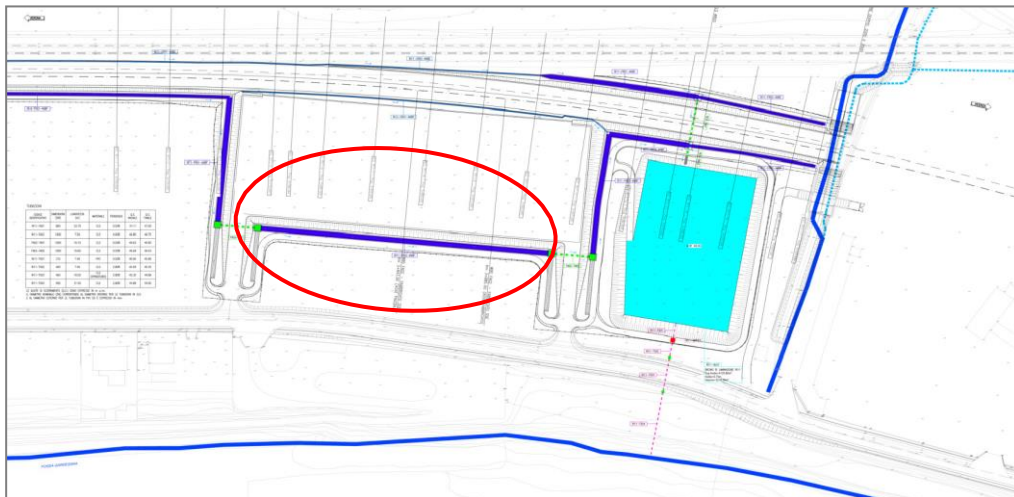


Figura 26 Planimetria di progetto idraulico, con cerchio rosso è evidenziato il canale di smaltimento delle acque di piattaforma

ANALISI AMBIENTALE

Le variazioni introdotte ricadono all'interno del corridoio autorizzato e non comportano variazioni in termini di impatti a carico delle componenti ambientali.

Variante IN17

Comune di San Martino Buon Albergo

MOTIVAZIONE

A seguito di approfondimenti progettuali e rilievi piano altimetrici di dettaglio, eseguiti in fase di sviluppo del progetto esecutivo.

MODIFICA PROGETTUALE

E' emersa la necessità di modificare leggermente il profilo altimetrico di via San Domenico, nel tratto corrispondente all'attraversamento della galleria artificiale, con inserimento di due piccole scarpate stradali in terra. L'inserimento delle due scarpate richiede l'acquisizione di nuove aree.

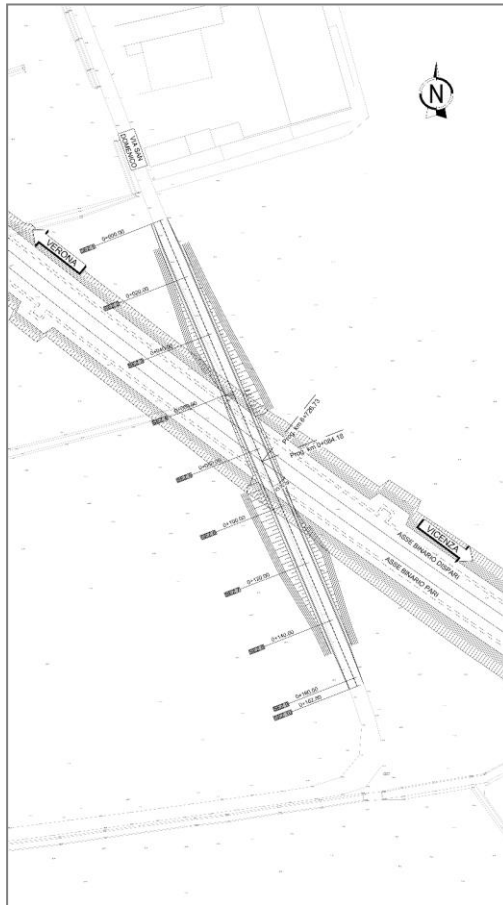


Figura 27 Planimetria di progetto IN17

ANALISI AMBIENTALE

Le variazioni introdotte ricadono all'interno del corridoio autorizzato e non comportano variazioni in termini di impatti a carico delle componenti ambientali.

Variante IN18 – IN1A – IN19 – IN1B

Comune di San Martino Buon Albergo

MOTIVAZIONE

Variante a seguito dello sviluppo del progetto esecutivo.

MODIFICA PROGETTUALE

I tombini previsti tra il Km 6+836 a Km 7+270 sono stati approfonditi e dettagliati senza apportare modifiche sostanziali degli ingombri, si è reso comunque necessario aggiornare il piano particellare

degli espropri in quanto in progetto definitivo non erano state identificate in maniera corretta le aree di occupazione delle opere. Si riportano di seguito le planimetrie di progetto dei tombini idraulici e gli stralci del piano degli espropri di PD e di PE dal cui confronto si evincono le nuove aree di occupazione



Figura 28 Stralcio piano particellare di esproprio PD, stralcio piano particellare di esproprio PE

ANALISI AMBIENTALE

Le variazioni introdotte ricadono all'interno del corridoio autorizzato e non comportano variazioni in termini di impatti a carico delle componenti ambientali.

Variante FA04

Comune di San Martino Buon Albergo

MOTIVAZIONE

Approfondimento progettuale di Progetto esecutivo. **MODIFICA PROGETTUALE**

Nello sviluppo del progetto esecutivo è stata introdotta una modifica al sistema di accesso del Fabbricato di emergenza per operazioni di soccorso in galleria ed impianti di sollevamento (FA04) posto al Km 6+875, attraverso il prolungamento della strada di accesso per una lunghezza pari a circa m 50 e l'inserimento di un piccolo slargo di ingresso. Si riportano le planimetrie di progetto PD e PE.

ANALISI AMBIENTALE

Le variazioni introdotte ricadono all'interno del corridoio autorizzato e non comportano variazioni in termini di impatti a carico delle componenti ambientali.

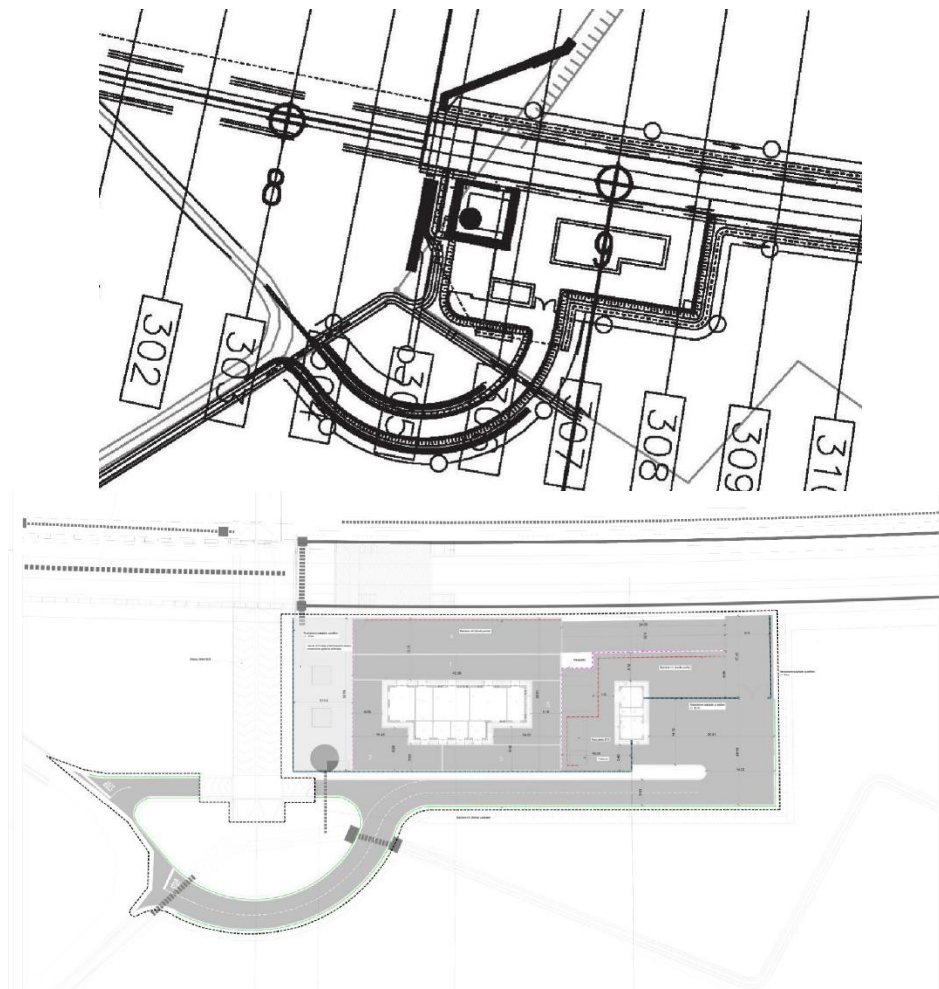


Figura 29 Confronto Planimetria di progetto definitivo e Planimetria di progetto esecutivo

Variante FA05

Comune di San Martino Buon Albergo

MOTIVAZIONE

Approfondimento progettuale di Progetto esecutivo.

MODIFICA PROGETTUALE

Nello sviluppo del progetto esecutivo è stata introdotta una modifica al sistema di accesso del Fabbricato PT posto al Km 7+475 (FA04), con allargamento a sei metri della stradina di accesso che si innesta su via Chievo, prevista in PD di sezione pari a m 3. Si riportano di seguito gli stralci del piano degli espropri di PD e di PE dal cui confronto si evincono le nuove aree di occupazione.

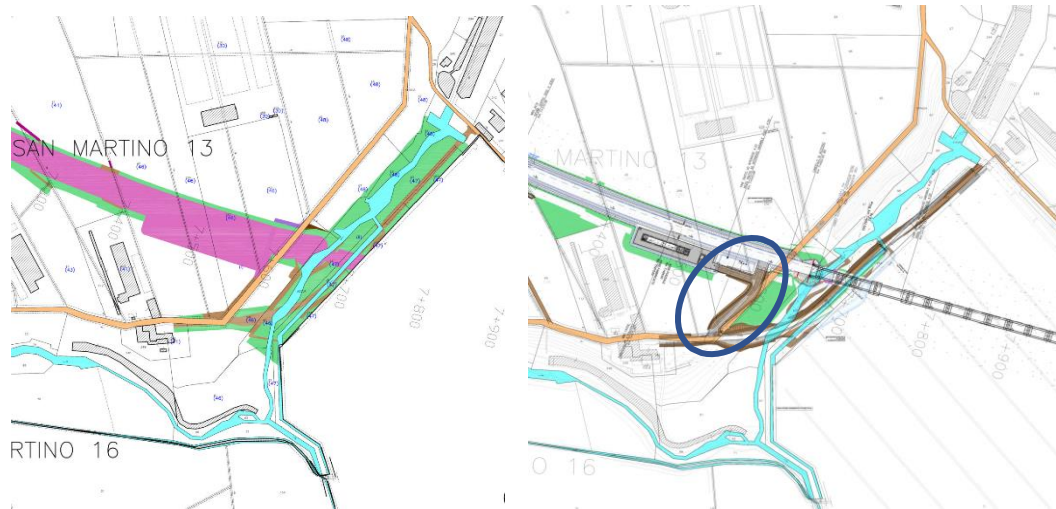


Figura 30 Stralcio Piano Particellare di esproprio PD, stralcio Piano Particellare di esproprio (PE) con sovrapposta la planimetria di progetto, le nuove aree di occupazione sono evidenziate con cerchio blu

ANALISI AMBIENTALE

Le variazioni introdotte ricadono all'interno del corridoio autorizzato e non comportano variazioni in termini di impatti a carico delle componenti ambientali

Variante – GA01E

Comune di San Martino Buon Albergo

MOTIVAZIONE

Approfondimento progettuale di Progetto esecutivo.



Figura 31 Stralcio Piano Particellare di esproprio PD, Stralcio Piano Particellare di esproprio (PE) le nuove aree di occupazione sono evidenziate con cerchio blu

MODIFICA PROGETTUALE

Nello sviluppo del progetto esecutivo è stata apportata una modifica nel tratto della galleria compreso tra km 6+460 a km 6+825 con l’inserimento della recinzione ferroviaria, tale modifica ha determinato minimi ampliamenti delle aree di occupazione che hanno richiesto un aggiornamento dei particellari di espropri. Si riportano di seguito gli stralci dei piani degli espropri di PD e di PE dal cui confronto si evincono le nuove aree di occupazione.

ANALISI AMBIENTALE

Le variazioni introdotte ricadono all’interno del corridoio autorizzato e non comportano variazioni in termini di impatti a carico delle componenti ambientali.

Variante – IN83

Comune di San Martino Buon Albergo

MOTIVAZIONE

Approfondimento progettuale di Progetto esecutivo.

MODIFICA PROGETTUALE

Prevede l’acquisizione di nuove aree di esproprio in aggiunta a quanto previsto in progetto definitivo. Nello sviluppo del progetto esecutivo della deviazione della via Chievo dal km 7+508,68 al km 7+809,65 sono stati apportati approfondimenti progettuali in funzione del maggior grado di dettaglio dei rilievi celerimetrici.

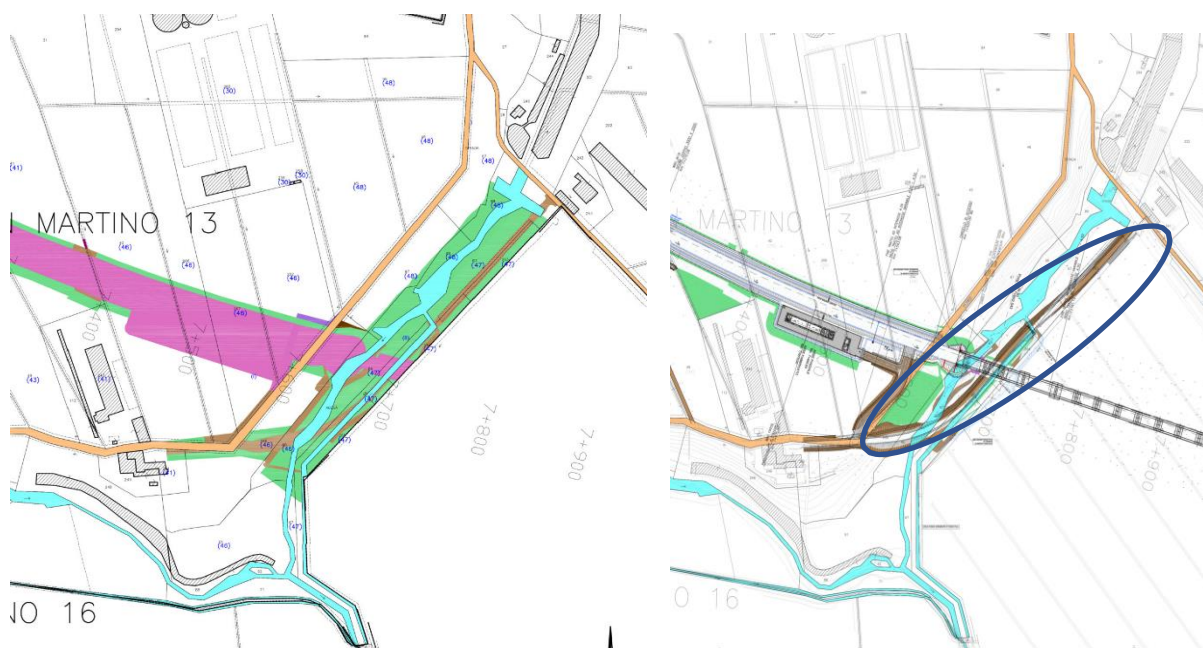


Figura 32 Stralcio Piano Particellare di esproprio PD, Stralcio Piano Particellare di esproprio (PE) le nuove aree di occupazione sono evidenziate con cerchio blu

ANALISI AMBIENTALE

Le variazioni introdotte ricadono all’interno del corridoio autorizzato e non comportano variazioni in termini di impatti a carico delle componenti ambientali

Variante – NV50 COMUNE DI SAN BONIFACIO VIADOTTO STRADALE ALPONE

Comune di San Bonifacio (VR)

MOTIVAZIONE

Le motivazioni delle modifiche introdotte sono riconducibili sostanzialmente alla revisione dell'andamento plano-altimetrico dell'asse di tracciamento della rampa in uscita.

La modifica progettuale in oggetto è coerente con quanto previsto in PE al fine di ottemperare la prescrizione n.77 della Delibera CIPE n. 84 del 22/12/2017, di seguito riportata:

Aggiornare per il Torrente Alpone la soluzione presentata sulla base di un nuovo rilievo in quanto l'attuale stato morfologico del torrente è profondamente mutato a seguito di lavori già eseguiti o in fase di realizzazione da parte della competente Sezione di Bacino. La soluzione aggiornata non dovrà comunque prevedere pile in alveo di magra, dovrà adeguarsi e migliorare la rettificazione del tratto di torrente in corrispondenza del ponte stradale della Porcilana eliminando, se possibile, la strettoia dovuta all'attraversamento dell'oleodotto militare (Regione Veneto deliberazione giunta regionale n. 1595 del 25 novembre 2016 n. 09_3 sez. Adige Po, Regione Veneto protocollo 114151/71.001.003 del 23 marzo 2016, Consiglio superiore dei lavori pubblici protocollo n. 45/16 del 31 marzo 2017).

MODIFICA PROGETTUALE

In particolare, questa variazione nel raccordo con l'asse principale ha determinato i seguenti cambiamenti:

- Una piattaforma più larga
- Un raccordo altimetrico della rampa in uscita più esteso
- Correzione delle luci

Le pile della rampa sono state equi-spaziate in modo da rendere uniforme lo schema strutturale fino alla pila di giunto.



Figura 33 Stralcio tavola individuazione su ortofoto

ANALISI AMBIENTALE

A grande scala tutto il territorio ad est di Verona risulta condizionato dalla presenza del corridoio infrastrutturale formato dall'Autostrada A4, Sr11 ferrovia. Il contesto paesaggistico interessato dalle opere è definito dal Torrente Alpone, il quale presenta le tipiche alte arginature dei corsi d'acqua nei tratti di pianura. Le opere di variante prevedono interventi a livello del fondo alveo e sulle sponde del torrente, che sicuramente non comporteranno modificazioni dell'assetto percettivo, scenico o panoramico, l'impatto visivo delle opere oggetto di variante è trascurabile rispetto a quanto già valutato in sede di approvazione del Progetto Definitivo. Tuttavia, visto l'interessamento del vincolo paesaggistico, si rimanda ad un approfondimento in cui sono stati analizzati i potenziali effetti sul paesaggio conseguenti alla realizzazione dell'opera in esame.

Le modifiche proposte all'opere di scavalco non generano impatti aggiuntivi rispetto a quanto valutato nella precedente fase progettuale.

VARIAZIONI NEL PASSAGGIO DA PD A PE PER RISOLUZIONE INTERFERENZE TECNOLOGICHE

Variante PR. 50-58 MODIFICHE RETE SNAM PER EFFETTO MODIFICHE PD DAL QUADRO PRESCRITTIVO METANODOTTO POT. ZONA IND. DI VICENZA DN 250

Comune di Altavilla Vicentina (VI)

MOTIVAZIONE

La Variante si origina a seguito delle prescrizioni 50 e 58 della Delibera CIPE n. 84 del 22/12/2017 di seguito riportate:

50) *Nel Comune di Altavilla Vicentina, rivedere il progetto del nuovo cavalcaferrovia posto al km 42+987,06 al fine di:*

- a. consentire l'accesso alle abitazioni esistenti;*
- b. mantenere la corsia preferenziale in direzione Vicenza, nell'intersezione della strada consecutiva al cavalcaferrovia posto al km 42+987,06 con la S.R. 11;*
- c. verificare le interferenze dei flussi di traffico di ingresso/uscita nella rotatoria Bonometti” posta sulla S.R. 11, vista l'eccessiva vicinanza dei bracci;*
- d. adeguare il fabbricato PT/PJ2 al km 43+060 e il fabbricato SSE al km 43+267;*
- e. realizzare una pista ciclopedonale in sostituzione del marciapiede previsto ad ovest.*

(Regione Veneto Prot. 114151/71.001.003 del 23/03/2016 – Comune Altavilla Vicentina Fascicolo Oss. Consegnato in CdS il 23/03/2016).

58) *Nel territorio di tutti i Comuni interessati dall'opera si prescrive che in sede di progetto esecutivo siano rilevate e verificate tutte le interferenze con le reti dei sottoservizi, provvedendo ad individuare soluzioni concordate con gli Enti responsabili delle citate reti. (Regione Veneto DGR n. 1595 del 25.11.2016 n. 18). Inoltre, per quanto riguarda le società AGSM, ENEL DISTRIBUZIONE S.p.A., INTERROUTE S.p.A., A.I.M. Servizi a rete s.r.l./divisione gas e WIND, nella risoluzione delle interferenze il GC dovrà adeguare il progetto esecutivo tenendo conto delle osservazioni formulate da ciascun Ente (AGSM prot. 766 del 23.03.2016 e prot. (ricezione MIT) M_INF-TFE 1797- 24/03/2016 - ingresso del 24.03.2016, ENEL DISTRIBUZIONE S.p.A. Prot. 193406 del 22.03.2016, INTERROUTE S.p.A. Prot. MB01/03/2016 del 14.03.2016, A.I.M. Servizi a rete s.r.l./divisione gas Prot. 3478 del 15/02/2016, WIND Prot. 486 del 18/03/2016)*

MODIFICA PROGETTUALE

La variante in oggetto è situata circa 1 km a nord dell'abitato di Altavilla Vicentina (VI), in particolare la prescrizione n. 50 al p.to d è stata recepita spostando l'accesso del fabbricato SSE dal km 43+300 al Km 43+200 in maniera da evitare interferenze con il metanodotto esistente Pot. Zona ind. di Vicenza dn 250. Nel tratto prossimo a via delle Scienze è stato inoltre modificato il tracciato del metanodotto previsto in PD per effetto delle modifiche introdotte nell'avanzamento progettuale delle viabilità ricadenti nel Secondo Lotto Funzionale "Attraversamento di Vicenza". Il progetto esecutivo, pertanto, è stato sviluppato considerando le prescrizioni sopra riportate.

Si riporta un confronto tra gli stralci planimetrici del Progetto Definitivo e della presente variante elaborata a seguito delle prescrizioni CIPE.

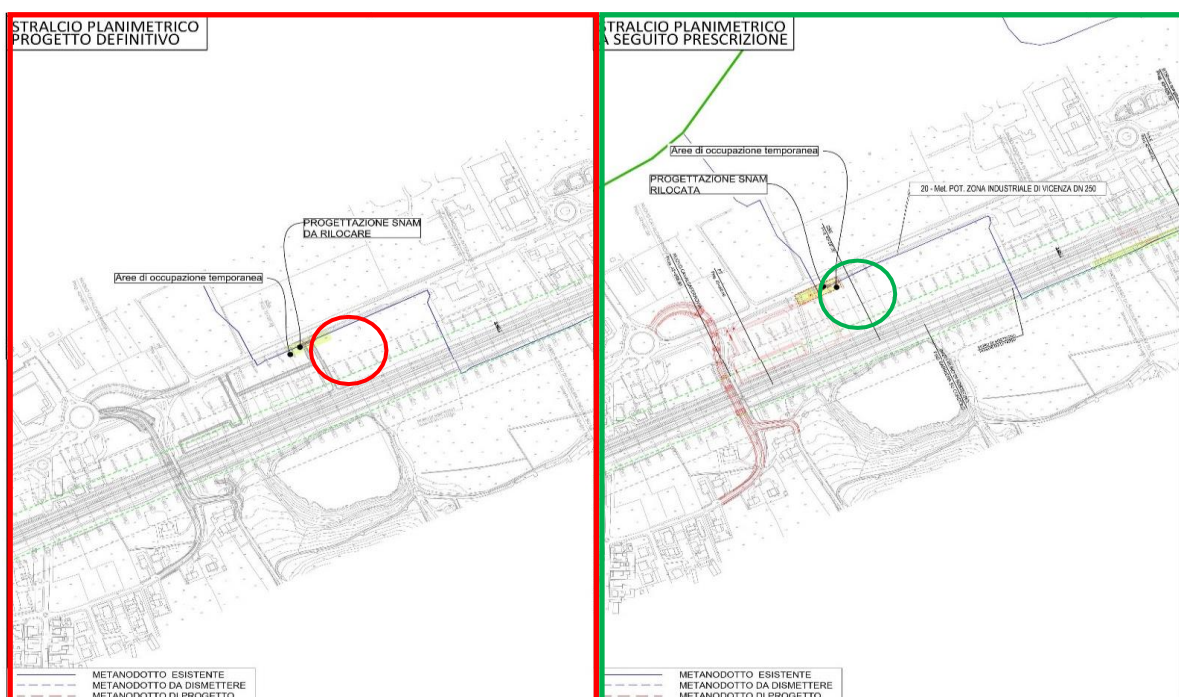


Figura 34 Modifica accesso fabbricato SSE- Confronto planimetria. Riquadro rosso Stato di fatto - Riquadro Verde PE –La modifica ha eliminato le interferenze con il metanodotto

ANALISI AMBIENTALE

Le variazioni introdotte ricadono all'interno del corridoio autorizzato e non comportano variazioni in termini di impatti a carico delle componenti ambientali

Variante PR. 59 SPOSTAMENTO METANODOTTO DER. PER VERONA EST DN 300 KM 4+00

Comune di Verona (VR)

MOTIVAZIONE

La Variante si origina a seguito della prescrizione n. 59 della Delibera CIPE n. 84 del 22/12/2017:

Adeguare il progetto di spostamento della rete del gas metano di competenza SNAM, previsto ad est della nuova SSE in Comune di Verona, in modo da essere compatibile con i previsti interventi del Piano urbanistico attuativo denominato «Cercola». (Comune di Verona protocollo generale UO128 n. 45240 dell'11 febbraio 2016).

MODIFICA PROGETTUALE

La variante in oggetto ricade nel territorio comunale di Verona, in corrispondenza del Km 4+00 del sub-lotto Verona Montebello Vicentino, sub-tratta Verona Vicenza, Linea AV/AC Verona-Padova, ed è relativa allo spostamento di un tratto della rete del gas metano di competenza SNAM..

Gli interventi previsti dalla presente variante consistono nella modifica del tracciato del metanodotto al fine di non creare interferenze tra lo stesso e le aree di intervento del PUA Cercola. Tale modifica comporta una notevole riduzione dell'estensione del tracciato, infatti mentre la lunghezza nella configurazione di progetto definitivo è pari a 1277 m, nella configurazione prevista a seguito recepimento della prescrizione è pari a m 343.

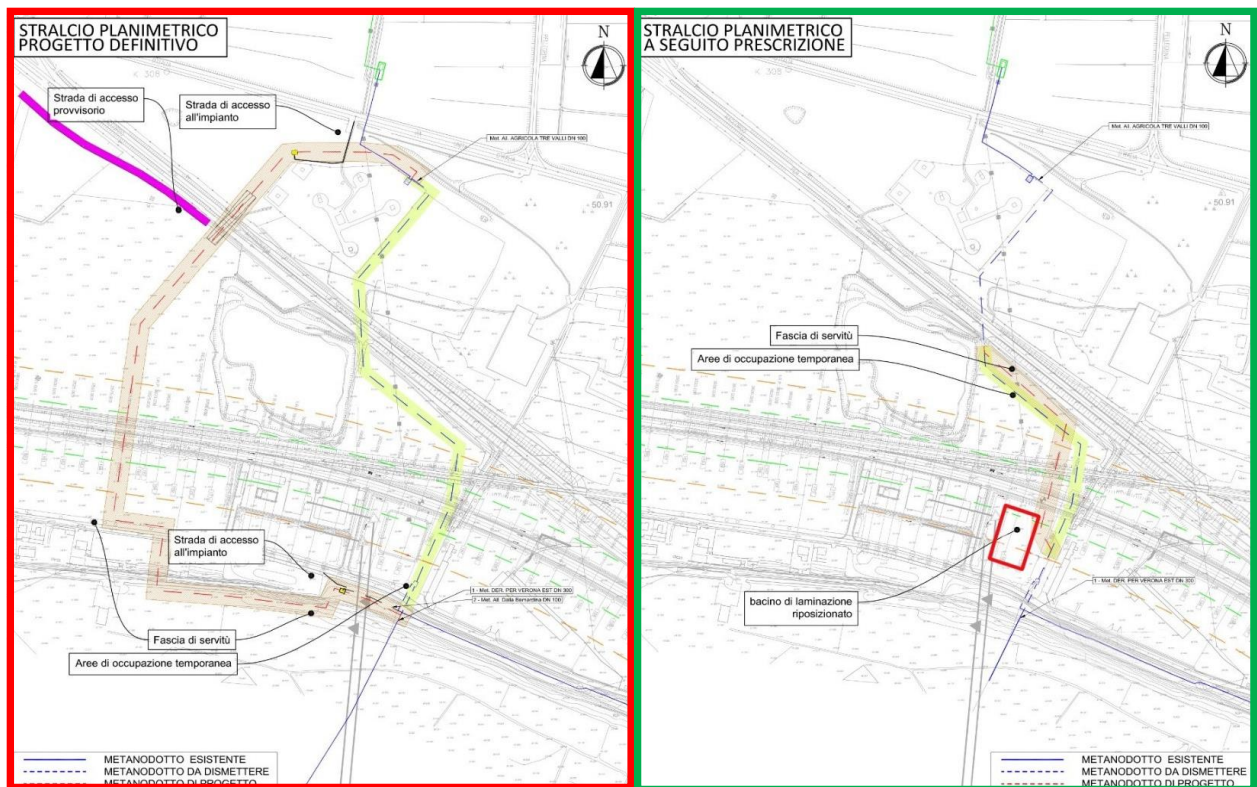


Figura 35 Confronto planimetria - Riquadro rosso PD - Riquadro Verde PE.

ANALISI AMBIENTALE

La realizzazione del nuovo collegamento comporta una riduzione della necessità di opere a verde di mitigazione, riducendo di ca 4500 mq delle aree destinate al rimboschimento a mezzo Macchia arbustiva in ambito ripariale in quanto non più interessate dall'intervento.

L'intera area di intervento destinata a rimboschimento è stata delocalizzata, nel progetto esecutivo delle opere di mitigazione, in reliquati prossimi al tracciato ferroviario di progetto, in modo da rendere il lotto libero e compatibile con i previsti interventi del Piano urbanistico attuativo del comune di Verona, denominato «Cercola»

Le variazioni introdotte non comportano variazioni in termini di impatti a carico delle componenti ambientali.

Variante PR. 60 COLLEGAMENTO DERIVAZIONE PER VERONA EST CON DERIVAZIONE PER SAN MARTINO BUONALBERGO DN200

Comune di S. Martino Buon Albergo (VR)

MOTIVAZIONE

La Variante si origina a seguito della prescrizione n. 60 della Delibera CIPE n. 84 del 22/12/2017:

Modificare nel Comune di S. Martino Buon Albergo la Piazzola Manovra Mezzi di Soccorso in corrispondenza dell'attraversamento del metanodotto in variante al chilometro 7+085 in modo tale da essere realizzata ad una distanza non inferiore a metri 13,50 (tredici/50) dall'asse della condotta. In alternativa potrà essere prevista la traslazione dell'attraversamento stesso a congrua distanza. (Snam rete gas S.p.A. DI - NOR/LAV/Lov protocollo 331 del 24 febbraio 2016).

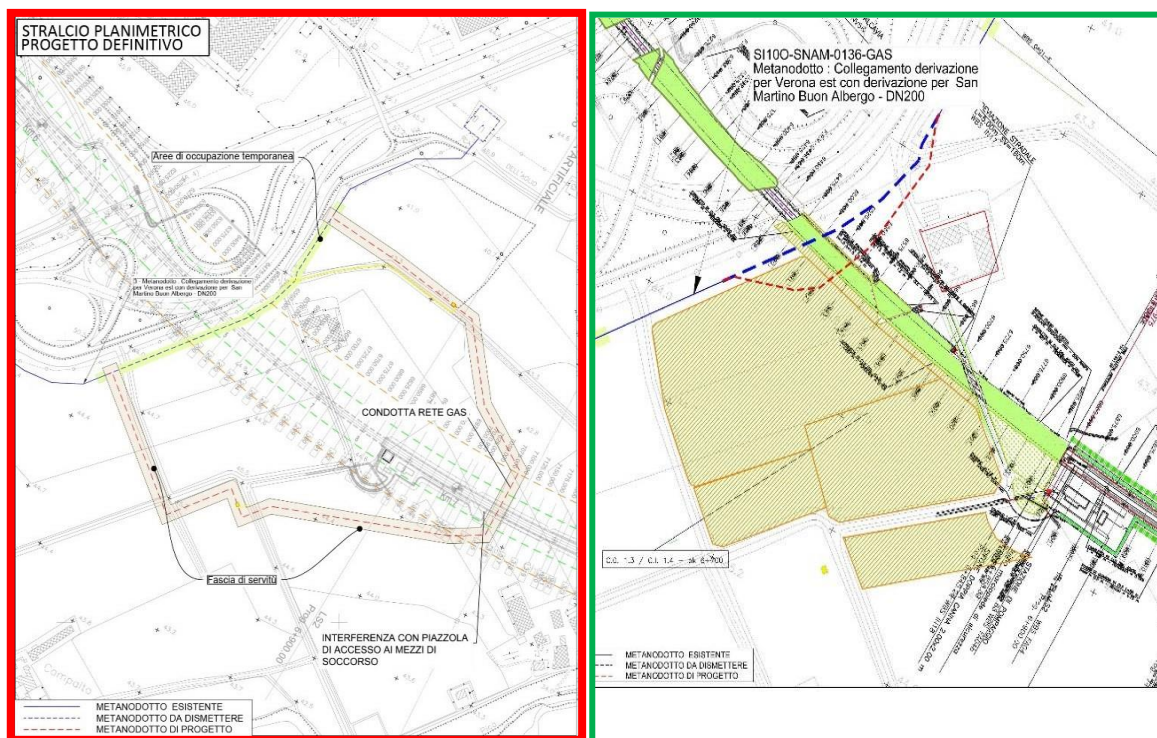


Figura 36 Confronto planimetria - Riquadro rosso PD - Riquadro Verde PE.

MODIFICA PROGETTUALE

La modifica introdotta in PE ha determinato anche una significativa variazione delle lunghezze del metanodotto. Infatti, a seguito della variante il tracciato del metanodotto è stato ridotto di ca. 1.300 metri rispetto alla lunghezza dell'ipotesi di progetto definitivo.

In Figura 36 si riportano gli stralci planimetrici dell'ipotesi di Progetto definitivo e di Progetto esecutivo a seguito recepimento della prescrizione

ANALISI AMBIENTALE

Le variazioni introdotte non comportano variazioni in termini di impatti a carico delle componenti ambientali.

Variante PR. 61 RIPOSIZIONAMENTO CONDOTTA FOGNARIA IN PARALLELISMO CON LE CONDOTTE SNAM DN 100 (4'') E DN 200 (8'')

Comune di Caldiero (VR)

MOTIVAZIONE

La Variante si origina a seguito della prescrizione n. 61 della Delibera CIPE n. 84 del 22/12/2017:

Prevedere, se possibile, di riposizionare la condotta fognaria in stretto parallelismo con le condotte SNAM «Derivazione per Colognola ai Colli DN 100 (4'') e Pot. Derivazione per Colognola ai Colli DN 200(8'')» sul lato opposto dell'attuale sede stradale. (Snam Rete Gas S.p.A. DI - NOR/LAV/Lov protocollo 331 del 24 febbraio 2016 - Regione Veneto protocollo 114151/71.001.003 del 23 marzo 2016).

MODIFICA PROGETTUALE

Il progetto esecutivo è stato sviluppato considerando l'inserimento delle opere richieste. Nella Figura 37 si riporta un confronto tra gli stralci planimetrici del Progetto Definitivo e della presente variante elaborata a seguito della prescrizione CIPE.

ANALISI AMBIENTALE

Le variazioni introdotte ricadono all'interno del corridoio autorizzato e non comportano variazioni in termini di impatti a carico delle componenti ambientali

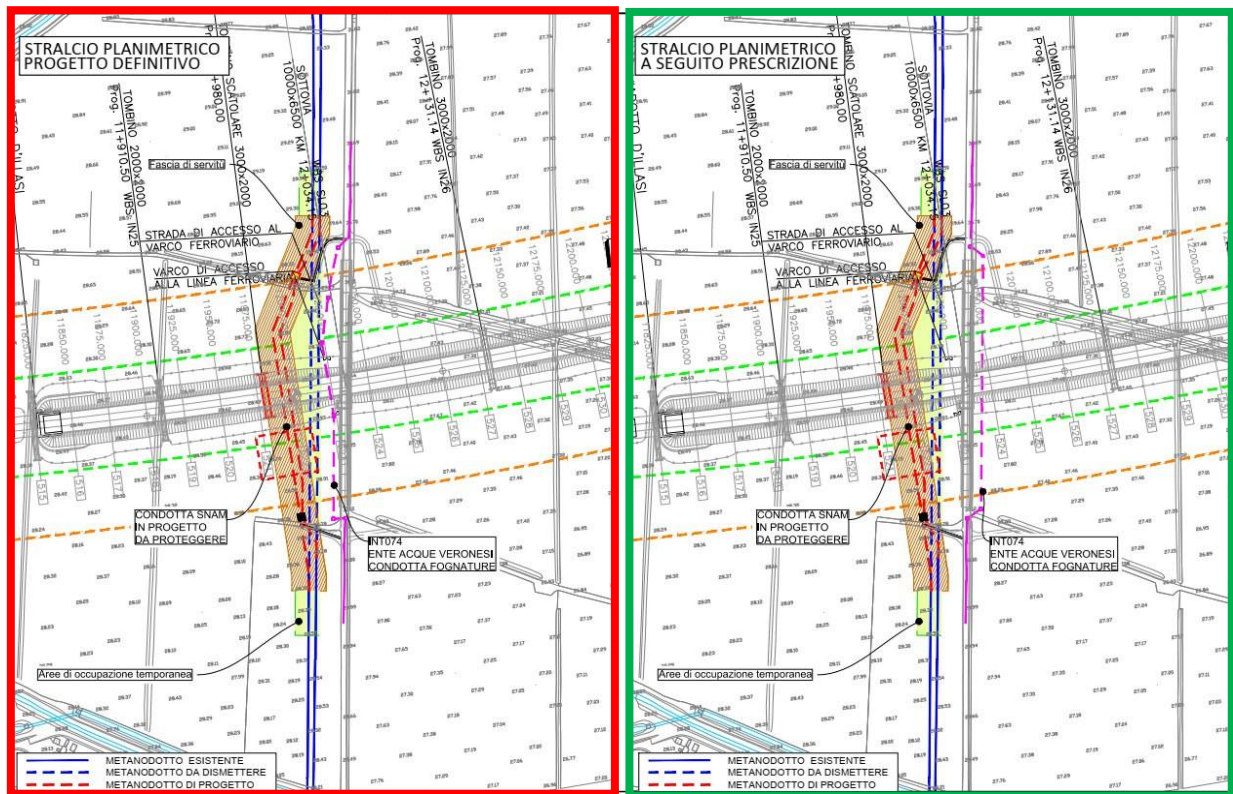


Figura 37 Confronto planimetria - Riquadro rosso PD - Riquadro Verde PE.

MODIFICA PROGETTUALE

La modifica oggetto di variante è relativa al riposizionamento di un tratto del metanodotto Alfonsine - San Bonifacio DN 300 (12") al fine di evitare interferenze con gli altri sottoservizi presenti.

ANALISI AMBIENTALE

Le variazioni introdotte ricadono all'interno del corridoio autorizzato e non comportano variazioni in termini di impatti a carico delle componenti ambientali

Variante – PR. 65 ADEGUAMENTO RISOLUZIONE DELL'INTERFERENZA CON IL COLLETTORE FOGNARIO GESTITO DAL CONSORZIO A.R.I.C.A

Comuni di Montebello Vicentino (VI) e Brendola (VI)

MOTIVAZIONE

La Variante si origina a seguito della prescrizione n. 65 della Delibera CIPE n. 84 del 22/12/2017:

Adeguare il progetto di risoluzione dell'interferenza con il collettore fognario gestito dal Consorzio A.R.I.C.A. prevedendo:

- *il collegamento del tratto di collettore proveniente dall'impianto di depurazione di Trissino e dall'impianto di depurazione di Arzignano;*
- *di mantenere un deflusso a pelo libero;*
- *la continuità del servizio durante la realizzazione dei lavori poiché la condotta trasferisce i reflui di importanti impianti di depurazione del territorio vicentino, rappresentando quindi un'attività di pubblico servizio; di non realizzare altre condotte e/o fossati sopra al collettore ad eccezione degli eventuali attraversamenti trasversali;*
- *di realizzare dei pozzetti d'ispezione almeno ogni 200 metri e comunque ad ogni cambio di direzione o di salto di quota; di garantire la possibilità di accedere in ogni momento con mezzi a tali pozzetti d'ispezione;*
- *un andamento rettilineo tra un pozzetto e l'altro; dei controtubi in acciaio nei tratti in cui la Linea AV/AC attraversa il collettore. (Consorzio Arica protocollo 218 del 22 marzo 2016).*

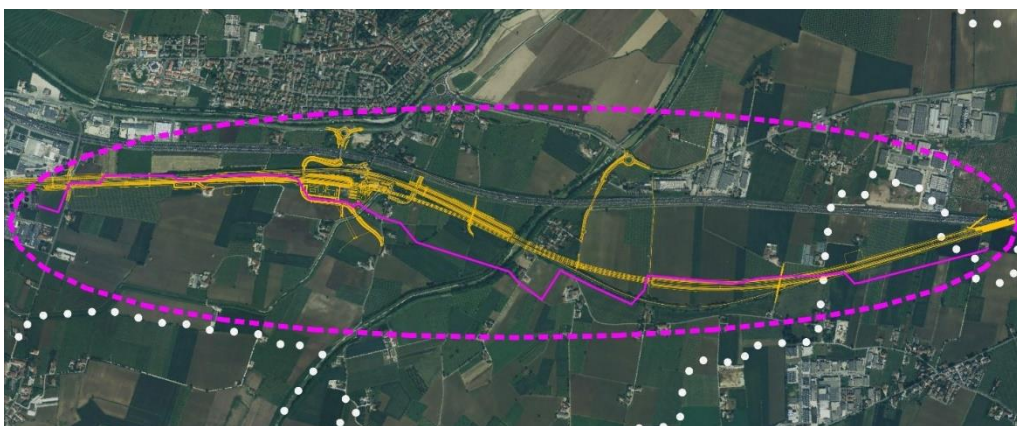


Figura 39 Stralcio Tavola Individuazione su ortofoto, con indicazione delle aree interessate dalla variante..

MODIFICA PROGETTUALE

Si prevede l'adeguamento complessivo del progetto alle prescrizioni sopra riportate, con il collegamento tra i collettori provenienti dall'impianto di depurazione di Trissino e dall'impianto di depurazione di Arzignano come richiesto dall'Ente: sono previsti pozzetti di ispezione ad un interasse massimo di 200

metri, punti di incrocio con altri sottoservizi, tra i quali i metanodotti SNAM, che saranno puntualmente verificati in base alle quote di posa e comunque, ove possibile, sarà optata la precedenza al collettore fognario che, per sua conformazione, deve mantenere costante la livelletta di scorrimento dei reflui.

ANALISI AMBIENTALE

Le variazioni introdotte ricadono all'interno del corridoio autorizzato e non comportano variazioni in termini di impatti a carico delle componenti ambientali.

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

TENUTO CONTO dei pareri e osservazioni espressi ai sensi dell'art.19 del D.lgs. n.163/2006 applicato in via estensiva alla procedura di variante di cui all'art. 169 del D.L.vo 152/2006 e in particolare:

- il Comune di Verona, con la sua nota pervenuta in data 30/08/2022, ha espresso diverse osservazioni su specifiche varianti. Si rileva che molte di esse riguardano aspetti non legati alla valutazione di impatto ambientale o aspetti già esaminati in sede di progetto definitivo / esecutivo. Per quanto riguarda la Valutazione di Incidenza richiamata, il Proponente ha trasmesso, nell'ambito dell'iter di Attuazione ai sensi art. 185 c. 6 e 7 del D.Lgs. n. 163/2006), l'attuazione delle prescrizioni nn. 9, 10 e 11 della Delibera CIPE n. 84/2017 ovvero l'aggiornamento dello Studio di Incidenza Ambientale in cui si analizza in maniera approfondita la situazione ecologica presente presso lo Scolo Orti in località San Miche Extra in Verona; tale procedura, identificata con ID_5956 è in fase di esame parallelo da parte di questa Commissione. Nell'ambito di tale procedura è in esame il progetto esecutivo per il quale la presente procedura è propedeutica.

RILEVATO che:

- il presente parere ha per oggetto l'esame della documentazione acquisita per la 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). Opere di cantierizzazione del I lotto costruttivo*";
- 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;
- 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;
- 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 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 le proposte di Variante relative a “*Linea ferroviaria AV/AC Verona - Padova. Primo Lotto Funzionale Verona - bivio Vicenza (escluso Nodo di Verona Est). Opere di cantierizzazione del I lotto costruttivo*”, siano approvate direttamente dal Soggetto Aggiudicatore.

Il Presidente della Commissione

Cons. Massimiliano Atelli