



Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica

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

Sottocommissione VIA

* * *

Parere n. 17 del 6 settembre 2024

Progetto:	<p><i>Variante ex Art. 169 c. 5 Dlgs n. 163/2006 e s.m.i.</i></p> <p><i>Asse Ferroviario Monaco-Verona. Accesso Sud alla galleria di base del Brennero - Quadruplicamento della linea Fortezza-Verona. Lotto 1: Fortezza-Ponte Gardena. Progetti di variante relativi al quadruplicamento della Linea Fortezza-Verona</i></p> <p>ID_VIP 12585</p>
Proponente:	<p><i>R.F.I. Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.</i></p>

ID_12585 – Asse Ferroviario Monaco-Verona. Accesso Sud alla galleria di base del Brennero - Quadruplicamento della linea Fortezza-Verona. Lotto 1: Fortezza-Ponte Gardena. Progetti di variante relativi al quadruplicamento della Linea Fortezza-Verona – Variante ex Art. 169 D.Lgs. 163/2006

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

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

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “Norme in materia ambientale” (d’ora innanzi D. Lgs. n. 152/2006) e in particolare l’art. 8 (Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS) e ss.mm.ii;
- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della sicurezza energetica n. 191 del 25/05/2024, n. 203 del 3/06/2024, n. 227 del 17/06/2024 e n. 260 del 12/07/2024 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 245 del 2/07/2024 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS, del Coordinatore della Sottocommissione VIA e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, così come modificato dal decreto n. 269 del 23/07/2024.

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

- 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 31 marzo 2023, n. 36 “*Codice dei contratti pubblici in attuazione dell'articolo 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78, recante delega al Governo in materia di contratti pubblici*” e, in particolare, l’art. 225 “Disposizioni transitorie e di coordinamento”, commi 10 e 11;

VISTO inoltre che:

- l’intervento è compreso tra quelli per la sua realizzazione è stata nominata, con DPCM del 16 aprile 2021, ai sensi dell’art. 4, comma 1, del D.L. 32/2019, convertito, con modificazioni, nella L. 55/2019, la Commissaria straordinaria, in quanto l’opera è caratterizzata da un elevato grado di complessità progettuale, da particolare difficoltà esecutiva o attuativa, da complessità delle procedure tecnico-amministrative ovvero comporta un rilevante impatto sul tessuto socio-economico a livello nazionale, regionale o locale.

DATO ATTO che:

- La Società Rete Ferroviaria Italiana, con nota prot. RFIVDO.DIN.DINE.BRE\PEC\P\2024\0000299 del 30/05/2024, acquisita con prot. MASE-100813 in data 31/05/2024, ha presentato istanza di avvio della procedura di verifica di variante ai sensi dell'art. 169, c. 5 del D. lgs. 163/2006 e ss.mm.ii. per quanto applicabile ai sensi dell'art. 225 del D.lgs. 36/2023, per il progetto *“Asse ferroviario Monaco - Verona. Accesso Sud alla Galleria di Base del Brennero. Lotto 1 "Fortezza-Ponte Gardena": progetti di variante relativi quadruplicamento della Linea Fortezza-Verona.*
- La Divisione con nota prot. MASE-114695 del 21/06/2024, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (d'ora innanzi Commissione) con prot.n. CTVA-8933 in pari data ha trasmesso a questa Commissione, per l'avvio della procedura di Verifica Varianti ex art. 169, c. 5, del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.. *Asse ferroviario Monaco - Verona. Accesso Sud alla Galleria di Base del Brennero. Lotto 1 "Fortezza - Ponte Gardena": progetti di variante relativi al quadruplicamento della Linea Fortezza-Verona.*
- La Divisione con nota sopra citata ha altresì riportato che la documentazione progettuale presentata dal Soggetto proponente è pubblicata sul sito web del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica all'indirizzo: <https://va.mite.gov.it/IT/Oggetti/Documentazione/47/16398>.
- Con la medesima nota prot. MASE-114695 del 21/06/2024, la Divisione ha indicato che, come da nota prot. MATTM-52978 del 18/05/2021, la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS provvederà ad assegnare l'istruttoria tecnica al gruppo istruttore e relativo Referente istruttore, individuato per la tipologia di opera: “PNRR E LINEARI”, comunicato con nota prot. CTVIA-4611 del 13/09/2021. Considerato il regime di prorogatio, la Commissione non ha proceduto con l'assegnazione della procedura al Gruppo Istruttore.
- successivamente all'insediamento della Commissione del 25/07/2024, la procedura è stata assegnata al Gruppo Istruttore n. 1 – Infrastrutture Lineari, con trasmissione mail in data 2/08/2024
- Con nota del 7/06/2024 acquisita al prot. MASE-106638 del 10/06/2024, e rubricata in altra procedura per lo stesso intervento, la Provincia Autonoma di Bolzano – Agenzia provinciale per l'ambiente e la tutela del clima – Ufficio Valutazioni Ambientali ha trasmesso la delibera della Giunta Provinciale della Provincia Autonoma di Bolzano n.456 del 04.06.2024 di approvazione del progetto esecutivo – Asse ferroviario Monaco – Verona. Accesso Sud alla Galleria di Base del Brennero. Quadruplicamento della Linea Fortezza – Verona: Variante Lotto 1, alle condizioni imposte dal comitato ambientale nel parere n. 1/2024.

RILEVATO che per il progetto in questione, da un punto di vista amministrativo:

- Nel giugno 2003 è stato avviato l'iter autorizzativo per i lotti 1 e 2 del Quadruplicamento della linea Verona – Fortezza di accesso Sud alla Galleria di Base del Brennero, ai fini dell'ottenimento dell'approvazione del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE), ai sensi della L. 21.12.2001 n. 443, presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, presso il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, le Provincie, gli Enti interferenti e presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;

- Con parere n. CSVIA-47 del 8/02/2005, la Commissione Speciale di Valutazione dell’Impatto Ambientale (CSVIA) ha espresso parere positivo per la compatibilità ambientale dei Lotti 1 e 2 con prescrizioni e raccomandazioni.
- Il CIPE con delibera 82/2010 del 18/11/2010 (pubblicata sulla G.U. del 16/3/2011) ha approvato con prescrizioni il progetto preliminare del solo lotto 1 “Fortezza-Ponte Gardena”, anche ai fini dell’attestazione di compatibilità ambientale e dell’apposizione del vincolo preordinato all’esproprio, autorizzando l’avvio della Progettazione Definitiva. Nella stessa delibera il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha individuato un sub lotto funzionale “Fluidificazione del traffico ed interconnessione con la linea esistente”, del Lotto 1 Fortezza – Ponte Gardena”, che prevede l’anticipazione di alcuni interventi previsti nel progetto preliminare del lotto 1 e funzionali alla realizzazione dell’intera tratta Fortezza – Ponte Gardena, da realizzare negli impianti di Fortezza e Ponte Gardena, anticipatamente rispetto al resto della tratta.
- Per il progetto definitivo del Sub lotto Funzionale è stato avviato l’iter autorizzativo presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ai sensi e per gli effetti dell’articolo 166 del D.Lgs 163/2006 in data 8 agosto 2011, ed è stato, altresì inviato a ciascuna delle amministrazioni interessate dal progetto rappresentate nel CIPE ed a tutte le ulteriori amministrazioni competenti a rilasciare permessi e autorizzazioni di ogni genere e tipo, nonché ai gestori di opere interferenti. Contestualmente è stato dato avvio al procedimento volto alla dichiarazione di pubblica utilità.
- Il Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, con Provvedimento Direttoriale del 18 luglio 2012, sulla base del Parere della CSVIA n. 957 del 8/06/2012 ha determinato, ex artt. 166 e 185 cc. 4 e 5 del D.Lgs 163/2006, l’esito positivo della Verifica di Ottemperanza del progetto del sub-lotto “Fluidificazione del traffico ed interconnessione con la linea esistente” del Lotto 1, alle prescrizioni e raccomandazioni dettate dalla predetta Delibera CIPE n. 82/2010, dove pertinenti; in particolare, “le prescrizioni di cui ai punti 8; 24; 25; 26 e la raccomandazione di cui al punto b della Delibera CIPE n. 82/2010 sono reiterate per la successiva fase di progettazione esecutiva”.
- Il progetto definitivo del Sub Lotto è stato approvato dal CIPE, anche ai fini della dichiarazione di pubblica utilità, nella seduta del 18 febbraio 2013, con delibera n. 6 pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 119 del 23 maggio 2013;
- Per il progetto definitivo “Asse ferroviario Monaco-Verona. Accesso sud alla galleria di base del Brennero. Quadruplicamento della linea Fortezza-Verona, lotto 1 Fortezza-Ponte Gardena” è stato avviato l’iter autorizzativo presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ai sensi e per gli effetti dell’articolo 166 del D.Lgs 163/2006 in data 14 ottobre 2015, ed è stato, altresì inviato a ciascuna delle amministrazioni interessate dal progetto rappresentate nel CIPE ed a tutte le ulteriori amministrazioni competenti a rilasciare permessi e autorizzazioni di ogni genere e tipo, nonché ai gestori di opere interferenti. Contestualmente è stato dato avvio al procedimento volto alla dichiarazione di pubblica utilità.
- Il Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, con Provvedimento Direttoriale n. 293 del 6.10.2016, sulla base del parere della CSVIA n 2118 del 8/07/2015 ha determinato, ex artt. 166 e 185 cc. 4 e 5 del D.Lgs 163/2006, la sussistenza della sostanziale coerenza del Progetto

Definitivo Asse ferroviario Monaco-Verona. Accesso sud alla galleria di base del Brennero. Quadruplicamento della linea Fortezza-Verona, lotto 1 Fortezza-Ponte Gardena” con il Progetto Preliminare oggetto della Delibera CIPE n. 82/2010, nonché l’esito positivo della Verifica di Ottemperanza alle prescrizioni e raccomandazioni dettata dalla predetta Delibera CIPE n. 82/2010, fatte salve le ottemperanze da sviluppare nelle fasi successive e le “prescrizioni/raccomandazioni che risultano RECEPITE nella documentazione progettuale, ma la verifica è rimandata alla successiva fase progettuale o in corso d’opera: 2c, 4c, 12, 19a, 19c, 21b, 23, 25, 26, Racc. b. L’ottemperanza delle suddette prescrizioni. riportate nel quadro prescrittivo a seguire, dovrà essere verificata nella prossima fase di Verifica di Attuazione. “

- Con medesimo Provvedimento Direttoriale, il Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha altresì determinato l’approvazione del Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo (PUT), ai sensi dell’art. 5, comma 3, del decreto ministeriale 161/2012, condizionata all’ottemperanza di prescrizione da soddisfarsi prima dell’inizio dei lavori o in corso d’opera.
- Il progetto definitivo del Lotto 1 “Fortezza-Ponte Gardena” è stato approvato dal CIPE, anche ai fini della dichiarazione di pubblica utilità, nella seduta del 3 marzo 2017, con delibera n. 8 pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 131 del 8 giugno 2017. L’approvazione del CIPE è subordinata all’ottemperanza delle prescrizioni e delle raccomandazioni riportate all’allegato 1 alla delibera citata, da attuarsi nella fase esecutiva e realizzativa dell’opera.
- In esito a talune di queste prescrizioni e raccomandazioni, il Proponente ha redatto un aggiornamento di una parte del progetto definitivo approvato, per recepire quelle variazioni che possono comportare una valutazione ambientale integrativa e/o un ulteriore procedimento di localizzazione urbanistica e che si è ritenuto opportuno riproporre all’approvazione del CIPE. Il progetto definitivo delle parti variate recepisce gli aggiornamenti in esito all’ottemperanza alle prescrizioni nn. 1, 3, 4, 5, 8, 10,15, 56, 57, 58, 24, 25, 33, 34, 35, 36, 45, 47, 54 e della raccomandazione n. 4 di cui all’allegato 1 alla delibera CIPE 8/2017. L’iter autorizzativo è stato avviato in data 22/03/2018. per le finalità indicate all’art. 166 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. nonché all’art. 167, comma 5, del medesimo decreto, per le porzioni in precedenza non assentite, per le quali, quindi, è stato necessario conseguire anche l’intesa Stato-Regione sulla sua localizzazione. Dette prescrizioni riguardano sostanzialmente le finestre di imbocco, le viabilità, i siti di deposito. L’intero quadro prescrittivo, di cui all’allegato 1 della delibera n. 8/2107, troverà completa ottemperanza nella fase esecutiva e realizzativa delle opere del Lotto 1 “Fortezza-Ponte Gardena”.
- Con lo sviluppo del progetto definitivo del Lotto 1 sono state introdotte modifiche e/o ottimizzazioni rispetto al progetto preliminare, sulla base degli approfondimenti eseguiti propri della successiva fase progettuale; in particolare è stato necessario prevedere una diversa configurazione delle interconnessioni di Ponte Gardena, a seguito dell’accertamento della sussistenza di condizionanti problematiche di carattere geologico, che interessano le aree attraversate dal tracciato originario, con ripercussioni sulle opere originarie del Sublotto.
- A seguito dell’approvazione del progetto del lotto 1 con la delibera n. 8/2017 e dell’ottemperanza alle prescrizioni formulate dal CIPE, viene a costituirsi un diverso assetto del Lotto 1 che ha imposto una rivisitazione della ripartizione delle opere, a suo

tempo eseguita sul Progetto preliminare del Lotto 1, per la determinazione di quelle estrapolabili nel Sublotto perché ritenute eseguibili anticipatamente e disgiuntamente. Sono state individuate quindi le opere residue del Sublotto funzionale, che seppur variate, mantengono le condizioni di opere facenti parte del Lotto 1, che possono essere eseguite in maniera disgiunta ed anticipata; Per tali opere propedeutiche è stato adottato l'iter di approvazione delle varianti da parte del soggetto aggiudicatore in attuazione di quanto disposto dall'art. 169 comma 4 del D.Lgs 163/2006 [ID 3883], conclusosi con Determina DVA-DEC-2018-0000120 14/03/2018 sulla base del Parere della Commissione n. 2666 del 2/03/2018

- Il Progetto definitivo delle parti variate del Lotto 1 è stato oggetto di procedura di VIA Speciale ex art. 167 c. 5 del D.Lgs. 163/2006 [ID4006] conclusasi con parere positivo con prescrizioni e raccomandazioni della Commissione n. 3180 del 15/11/2019 ed è stato approvato dal soggetto aggiudicatore RFI S.p.A, anche ai fini della compatibilità ambientale, della localizzazione urbanistica, dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e della dichiarazione di pubblica utilità, con Delibera n. 72/2020 (pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 90 del 1 agosto 2020). Ai sensi dell'art. 1, comma 15, del DL 18 aprile 2019, n. 32 convertito con modificazioni dalla Legge 14 giugno 2019, n. 55 sussistendo il presupposto del non superamento del 50 per cento del valore del progetto approvato dal CIPE con la Delibera n. 8 del 3 marzo 2017, nonché secondo quanto espresso dal Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE) con nota prot. 6522-P del 13 dicembre 2019.
- la progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori relativi al Lotto 1 è stata suddivisa, al fine di accelerare la realizzazione delle opere, in due parti denominate "Parte A" (opere provvisoriale di imbocco delle gallerie delle finestre Forch, Funes e la discenderia Chiusa e delle viabilità strettamente connesse alla realizzazione degli stessi) e "Parte B" (restante progetto).
- Il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, con Provvedimento Direttoriale n. MASE-VA-DEC-2024-0000246 del 26/07/2024, sulla base del Parere della CTVA n. 1120 del 4/07/2024 ha determinato, l'esito positivo della procedura di Verifica di Attuazione [ID_9239] svolta ai sensi dell'artt. 185, cc. 6 e 7 del D. Lgs. 163/2006 -Fase 1 per il progetto esecutivo delle opere di Parte A del "Asse Ferroviario Monaco-Verona. Accesso Sud alla galleria di base del Brennero - Quadruplicamento della linea Fortezza-Verona: Lotto 1: Fortezza-Ponte Gardena", in quanto: sussiste una sostanziale coerenza del Progetto Esecutivo con il progetto definitivo come approvato; è verificata l'ottemperanza del progetto esecutivo "Asse Ferroviario Monaco-Verona. Accesso Sud alla galleria di base del Brennero - Quadruplicamento della linea Fortezza-Verona. Parte A." alle prescrizioni e raccomandazioni della Delibera CIPE n.8/2017 di approvazione del Progetto Definitivo come da dettaglio in parere CTVA;
- Il Ministero dell'Ambiente, con Provvedimento Direttoriale n. MASE-VA-DEC-2024-0000232 del 22/07/2024, sulla base del Parere della CTVA n. 1121 del 4/07/2024 ha determinato, l'esito positivo della procedura di Verifica di Attuazione [ID_10416] svolta ai sensi dell'artt. 185, cc. 6 e 7 del D. Lgs. 163/2006 -Fase 1 per il progetto esecutivo delle opere di "Asse Ferroviario Monaco-Verona. Accesso Sud alla galleria di base del Brennero - Quadruplicamento della linea Fortezza-Verona. Sublotto funzionale 1: fluidificazione del traffico ed interconnessione con la rete esistente del lotto 1 Fortezza - Ponte Gardena", in quanto: sussiste una sostanziale coerenza del

Progetto Esecutivo con il progetto definitivo come approvato ed è verificata l'ottemperanza del progetto esecutivo alle prescrizioni e raccomandazioni della Delibera CIPE n.8/2017 di approvazione del Progetto Definitivo come da dettaglio in parere CTVA;

- Il Ministero dell'Ambiente, con Provvedimento Direttoriale n. MASE-VA-DEC-2024-0000244 del 29 luglio 2024, sulla base del Parere della CTVA n. 1119 del 4/07/2024 ha determinato, ex artt. 169 del D.Lgs. 163/2006, l'esito positivo della Verifica Varianti – ottimizzazioni progettuali [ID_10808]
- Il Ministero dell'Ambiente, con Provvedimento Direttoriale n. MASE-VA-DEC-2024-0000245 del 26/07/2024, sulla base del Parere della CTVA n. 1120 del 4/07/2024 ha determinato, l'esito positivo della procedura di Verifica di Attuazione [ID_10439] svolta ai sensi dell'artt. 185, cc. 6 e 7 del D. Lgs. 163/2006 -Fase 1 per il progetto esecutivo delle opere di Parte B del "Asse Ferroviario Monaco-Verona. Accesso Sud alla galleria di base del Brennero - Quadruplicamento della linea Fortezza-Verona: Lotto 1: Fortezza-Ponte Gardena", in quanto: sussiste una sostanziale coerenza del Progetto Esecutivo con il progetto definitivo come approvato, anche alla luce della procedura sulle varianti ai sensi dell'art. 169 del D.Lgs. 163/2006 [ID_10808]" di cui al parere della medesima Sottocommissione n. 1119 del 4 luglio 2024; è verificata l'ottemperanza del progetto esecutivo "Asse Ferroviario Monaco-Verona. Accesso Sud alla galleria di base del Brennero - Quadruplicamento della linea Fortezza-Verona. Parte B. Progetto Esecutivo" alle prescrizioni e raccomandazioni della Delibera CIPE n.8/2017 di approvazione del Progetto Definitivo; come da parere della CTVA n. 1120 del 4/07/2024 sono rimaste "escluse invece dalla presente procedura le opere presentate in sede di gara dall'affidatario a riscontro dei criteri premiali e quelle richieste dalla Provincia Autonoma di Bolzano, oggetto di ulteriore procedura di Variante ex art. 169 comma 5, del D.Lgs. 163/2006 [ID 12585] la cui procedibilità, in data 21/06/2024 non è stata ancora acquisita dalla Commissione CTVA e stata pertanto oggetto di separato successivo parere".
- Con il medesimo Provvedimento Direttoriale n. MASE-VA-DEC-2024-0000245 del 26/07/2024, sulla base del Parere della CTVA n. 1120 del 4/07/2024, è stato determinato che ai sensi del D.M. 10 agosto 2012, n. 161 l'aggiornamento del Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo risulta coerente con quanto disposto dall'art.8 co.2 lettere a) e b).

RILEVATO che

La progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori del Lotto 1 Fortezza – Ponte Gardena è suddivisa in due parti denominate "Parte A" e "Parte B".

I lavori della "Parte A" consistono, a titolo indicativo e non esaustivo, nella realizzazione anticipata, rispetto ai lavori della Parte B, delle opere provvisorie di imbocco delle gallerie di tre delle finestre che compongono il sistema gallerie e delle viabilità strettamente connesse alla realizzazione degli stessi.

I lavori della "Parte B" consistono, a titolo indicativo e non esaustivo, nella realizzazione di tutte le opere civili ed impiantistiche, ad esclusione di quelle relative alla "Parte A", della tratta "Fortezza – Ponte Gardena" della nuova linea AC del quadruplicamento della linea ferroviaria Fortezza-Verona, tra le stazioni ferroviarie di Fortezza (BZ) e Ponte Gardena (BZ), costituita da:

- due principali gallerie naturali di linea dal km 0+487 al km 21+945.39 (fine lotto binario pari) e km 21+610.21 (fine lotto binario dispari) con configurazione a doppia canna / singolo binario, denominate rispettivamente “Scaleres”, di 15.4km circa e “Gardena”, di 6.3km circa;
- nuovo ponte ferroviario posto tra le due gallerie in attraversamento della Valle dell’Isarco, costituito da due viadotti (binario pari e binario dispari) di luce pari a 220m;
- finestre costruttive e/o di emergenza denominate Forch, Albes (stralciata con il Progetto Esecutivo), Funes e Chiusa;
- opere e impianti necessari per l’attrezzaggio dei piazzali di gestione delle emergenze presenti agli imbocchi della galleria di linea e di finestre e dalle relative viabilità di accesso;
- due gallerie a singolo binario di interconnessione della linea AC con la linea esistente nella stazione di Ponte Gardena (della lunghezza di 2.1km circa per il ramo pari e 3km circa per il ramo dispari) e delle opere di inserimento architettonico dell’infrastruttura nella stazione di Ponte Gardena, finalizzate alla mitigazione acustica, realizzate in esercizio per fasi (compreso l’adeguamento del piazzale IS);
- sistema di alimentazione elettrica del Lotto 1, tra cui la nuova Sottostazione Elettrica di Ponte Gardena.

Il progetto esecutivo si pone come naturale sviluppo del progetto definitivo, integrato con:

- le variazioni introdotte per il recepimento delle principali prescrizioni CIPE;
- le variazioni conseguenti ai dati scaturiti dagli studi geologici di dettaglio relativi alle opere da eseguirsi;
- l’adeguamento normativo in termini di sicurezza;
- le proposte migliorative presentate in sede di offerta:
 - a) incremento della porzione di scavo meccanizzato
 - b) Sottoattraversamento della linea storica sfruttando l’utilizzo del Ponte Verona, reso possibile anche dall’avanzamento del camerone di estrazione della TBM, e conseguente assenza della deviazione della linea storica presente in Progetto Definitivo.
- le opportunità occorse durante lo sviluppo della progettazione esecutiva, come la possibilità di poter proporre l’utilizzo di una EPB per lo scavo della Discenderia di Forch.

Nello sviluppo del Progetto Esecutivo, in aggiunta all’ottemperanza alle prescrizioni di cui alla Delibera CIPE n. 8/2017 e delle varianti assentite, sono state introdotte modifiche migliorative della funzionalità dell’opera e dell’ingenza delle sue lavorazioni e modifiche legate ad approfondimenti geologici e al diverso stato dei luoghi rispetto a quanto considerato nell’ambito delle precedenti approvazioni.

La presente procedura fa riferimento a variazioni riportate riconducibili all’approfondimento del contesto conoscitivo derivanti dalla campagna dei rilievi di dettaglio eseguiti e dall’esito delle indagini geognostiche integrative condotte.

In particolare, sono considerate le varianti legate ad approfondimenti geologici ed al diverso stato dei luoghi rispetto a quanto considerato in sede di Progetto Definitivo e nello specifico:

- Modifica dei depositi definitivi (Sistemazione idraulica ID20);
- Zona di imbocco Fortezza (Inserimento barriere paramassi a monte dell'imbocco Scaleres Nord GA01).

Il proponente dichiara che le variazioni di cui alla documentazione allegata (codificata IB0U), trovandosi al di fuori della fascia di rispetto e comportando quindi variazioni alla localizzazione dell'opera, per quanto attiene la procedura autorizzativa da attuare trovano la loro regolamentazione nell'art. 169, comma 5, del Dlgs 163/2006

Il Proponente ha redatto:

- Elaborati Progettuali;
- Relazione comparativa ambientale tra Progetto Definitivo e Progetto Esecutivo ai fini della procedura dell'art.169 comma 5 del D.Lgs 163/2006
- Relazione paesaggistica ai sensi del D.P.C.M. 12.12.2005 e s.m.i

Per le varianti, il Proponente si limita all'esposizione delle sole componenti per le quali in ragione della sua natura ed entità, è stata ritenuta possibile un'alterazione del quadro degli impatti valutati per il Progetto Definitivo approvato. In base al suddetto criterio le componenti/tematiche considerate nello studio sono:

- Paesaggio;
- Suolo e sottosuolo;
- Acque Superficiali.

Nello specifico, per ognuna delle suddette componenti, è stata stimata la sensibilità specifica della componente nelle aree direttamente e indirettamente interessate dalle modifiche apportate, individuata e analizzata, qualitativamente, le ricadute significative sulla componente delle modifiche con quelle associate alla configurazione del Progetto Definitivo.

A seguito delle valutazioni del peso dell'impatto sulle componenti interessate, tenendo conto anche della durata e dell'irreversibilità dell'impatto stesso, è stata redatta una tabella in cui è riportata una sintesi della valutazione, indicando con colore rosso una valutazione negativa nel passaggio da PD a PE (ossia si attendono impatti più significativi con la soluzione di progetto esecutivo) e con colore verde una valutazione positiva (ossia si attendono impatti meno significativi o migliorativi con la soluzione di progetto esecutivo).

Con il colore giallo, infine, il Proponente intende quelle varianti che, pur introducendo impatti nella specifica componente, sono ritenute trascurabili a fronte delle mitigazioni previste o rispetto ai benefici complessivi che l'intero lotto ottiene in termini di durata, efficienza, sicurezza, disagi derivanti dal passaggio dei mezzi di lavoro sulla viabilità pubblica, ecc

Variante: Sistemazione idraulica Forch

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

Località: Comune di Varna (WBS: ID20)

Variazioni e relativa origine:

L'approfondimento del quadro conoscitivo in fase di sviluppo del PE ha portato a modificare alcune valutazioni rispetto al PD relativamente al contesto geologico ed allo stato dei luoghi.

In sede di PE il differente stato dei luoghi relativo al deposito di Forch ha richiesto una completa riorganizzazione dell'area. Tali approfondimenti sulla conformazione del sito hanno reso inefficace la soluzione progettuale di PD prevista per lo smaltimento delle acque del deposito in configurazione definitiva; pertanto, è stato ridefinito il sistema di smaltimento e, in particolare, della soluzione da adottare per il conferimento a recapito.

La rete di drenaggio sviluppata è quindi variata in termini di estensione, di qualità e di efficienza dei sistemi utilizzati. La soluzione individuata per lo scarico delle acque di versante è stata studiata per poter essere applicata in configurazione definitiva per lo scarico delle acque di piazzale, ma anche nelle configurazioni provvisorie col fine di ottimizzare gli interventi.

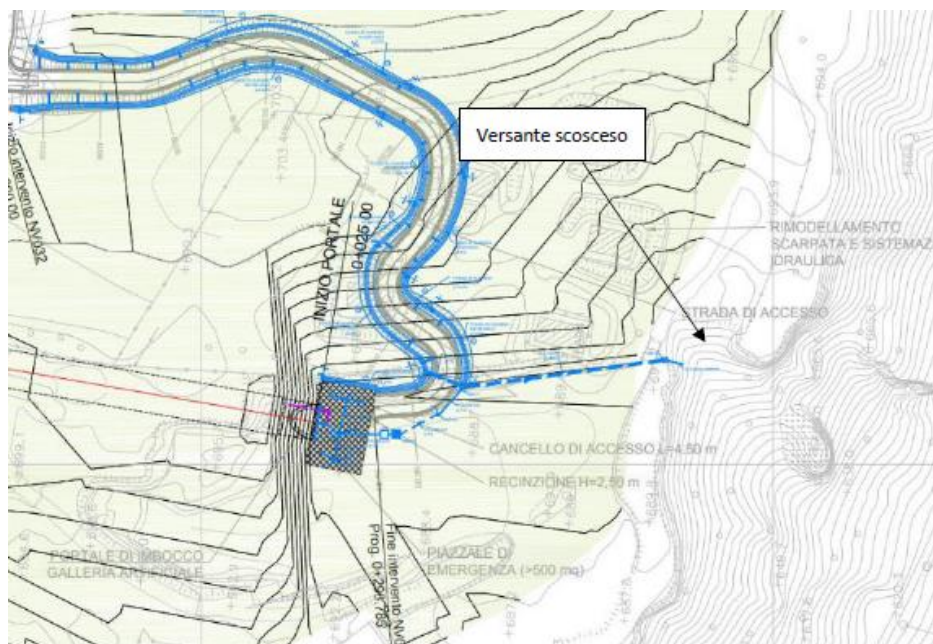


Figura 1 – Planimetria idraulica NV032 con recapito sul versante (PD)

Progetto:

L'area del piazzale di Forch, che ospita la viabilità di accesso alla finestra NV032 e il ritombamento del deposito, si trova alla quota di progetto di 690.10 m slm. Il recapito delle acque di drenaggio provenienti dal versante e dalla viabilità che arrivano sul piazzale è costituito dal fiume Isarco che scorre adiacente. La quota della sponda del fiume in corrispondenza della zona di interesse risulta essere pari a 610 m slm circa.

La soluzione di PD prevedeva l'intubamento delle acque di piattaforma convogliandole poi in una scanalatura del versante per recapitare in Isarco. La proposta di variante si inserisce nell'ambito dello scarico delle portate di drenaggio nel rispetto della morfologia dello stato di fatto del territorio. La nuova soluzione progettuale prevede la combinazione di alcune modifiche al Progetto Definitivo, qui di seguito sintetizzate:

- eliminazione dello scarico di portate importanti ($Q=630$ l/s) sul versante della scarpata che appare scosceso e presenta discontinuità, riducendo il rischio di innescare fenomeni di dissesto. Migliore soluzione di attraversamento della viabilità secondaria, descritta al meglio dal rilievo di Progettazione Esecutiva, posta al di sotto della scarpata che percorre il versante e permette l'accesso alla zona di Hinterrigger. Lo scarico previsto nel Progetto Definitivo non risolveva mediante apposita opera l'attraversamento della stessa.
- Eliminazione dello scarico delle portate provenienti dal drenaggio del deposito di Forch realizzato mediante la posa di una tubazione in PEAD DN630:
 - la tubazione di recapito attraversa un dislivello altimetrico di circa 75 m, partendo dalla quota di scorrimento di 688 circa dal piazzale fino ad arrivare al fiume Isarco alla quota di 610 m slm;
 - il dislivello altimetrico e la geometria dello scarico porterebbero a valori di velocità di scorrimento non compatibili con la soluzione progettuale proposta;
 - la posa di tale collettore risulta di difficile realizzazione per l'acclività della scarpata e le profondità da raggiungere con gli scavi.
 - Il Piano Particellare di Esproprio non risulta comprendere le particelle interessate dal tracciato planimetrico della tubazione di recapito;
- Realizzazione di un unico scarico delle portate di drenaggio raccolte dalla viabilità NV032 e dal deposito di Forch, anziché separato per ciascun contributo, viste le difficoltà realizzative del recapito all'Isarco e la necessità di aggiungere le particelle interessate a Piano Particellare di Esproprio.

Questa soluzione progettuale consente un'unica lavorazione per la realizzazione del recapito delle portate nel fiume Isarco, specialmente alla luce dello stato dei luoghi che è emerso dal rilievo di dettaglio. A tale scopo non sono previste ulteriori aree di cantiere rispetto a quelle già previste nelle aree limitrofe.

Il tracciato di recapito è stato progettato secondo i seguenti criteri:

- sfruttare un impluvio naturale;
- evitare le pendenze più elevate;
- rendere meno difficoltosa possibile la realizzazione dell'opera;
- agevolare la manutenzione;



Figura 2 – Stralcio planimetrico del recapito

Il Proponente ritiene migliorativa dal punto di vista tecnico la soluzione proposta, rispetto alla soluzione del progetto definitivo. I vantaggi tecnici rispetto al Progetto Definitivo sono:

- riduzione del volume di scavo, proponendo la realizzazione di uno scarico a cielo aperto;
- l'opera di scarico proposta risulta non impattante a livello naturalistico e visivo in quanto non prevede l'uso di cls e/o manufatti gettati in opera;
- l'opera apporta miglioramenti al versante andandolo a stabilizzare mediante l'uso di consolidatori a farfalla;
- la viabilità secondaria intercettata dall'opera di scarico verrà sotto attraversata mediante la posa di un tombino in cls, senza recare danneggiamenti alla stessa;
- le difficoltà dovute alla posa di una tubazione lungo il versante scosceso e acclive viene by-passata e la nuova opera in progetto rappresenta un vantaggio sia dal punto di vista realizzativo, sia per la sua manutenzione durante la fase di esercizio.

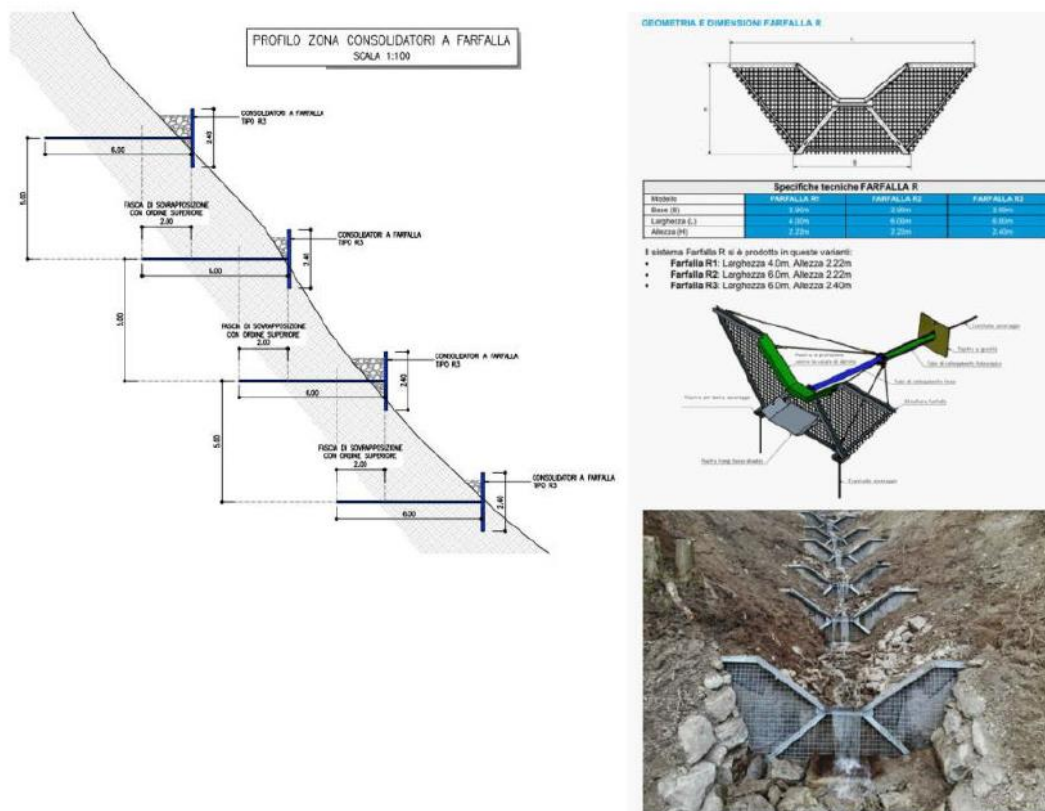


Figura 3 – Consolidatori a farfalla

Analisi ambientale:

Il Proponente, nella Relazione comparativa ambientale, riporta che le varianti relative alla sistemazione idraulica dell'area del deposito e della finestra di Forch presentano caratteri migliorativi sulle componenti relative alle acque superficiali, pur introducendo nuove aree da sottoporre a lavorazioni su zone sottoposte a tutela. L'intervento si configura come necessario e migliorativo nel complesso dei benefici che apporta sia in fase provvisoria, che definitiva, andando ad ottimizzare l'inserimento nel contesto attuale. Inoltre, il recapito all'Isarco, con questa variante, considera e risolve l'interferenza con la viabilità locale sottostante, precedentemente non correttamente rilevata. Per le componenti vincolistiche e paesaggistiche non sono stati individuati impatti, se non quelli eventuali in fase di realizzazione, in quanto la tipologia di soluzione prevista presenta una migliore capacità di integrazione con le caratteristiche dei luoghi. Gli impatti sulla componente vincolistica sono limitati nel tempo e tenderanno ad annullarsi col graduale rinverdimento spontaneo prevedibile lungo la sistemazione idraulica. Per maggiori dettagli il Proponente rimanda all'elaborato IB0U1BEZZRGIM0002003B.

Componenti	Sintesi di valutazione
PAESAGGIO	
SUOLO E SOTTOSUOLO	
ACQUE SUPERFICIALI	

Figura 4- Esiti della Valutazione Ambientale

La localizzazione della nuova sistemazione idraulica va ad interessare aree inserite all'interno della fascia di tutela ai sensi dell'art. 142 comma 1 lett. c) del D. Lgs. 42/2004, essendo inserita lungo il versante che defluisce verso l'alveo del fiume Isarco. Inoltre, sono interessate anche aree tutelate a livello regionale (L.R. 9/2018) dagli artt. 11 (zone di tutela degli insiemi, relativamente alla parte terminale dell'intervento) e 13 (zone a verde agricolo e bosco).

Le soluzioni presentano influenze in particolar modo sulla componente acque, andando a risolvere criticità non valutate correttamente in sede di progetto definitivo. Dal punto di vista paesaggistico non vi sono incrementi di impatti, in quanto la nuova soluzione si integra perfettamente con la conformazione attuale del versante su cui insiste. Tale soluzione, non sviluppata in sede di Progetto Definitivo, necessariamente si andrà ad inserire in aree soggette a vincolo non precedentemente contemplate.

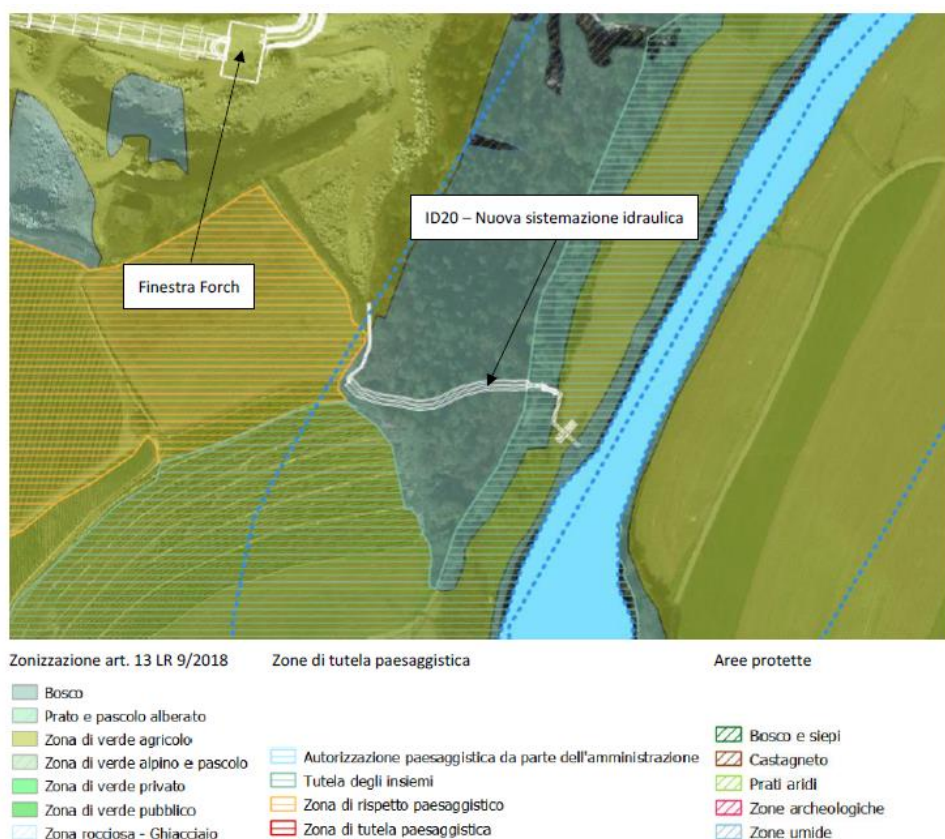


Figura 5- Inquadramento territoriale dell'area interessata dal progetto do Forch e dalla relativa finestra nel PE

Variante: Inserimento di barriere paramassi presso l'imbocco Scaleres Nord

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

Località: Comune di Fortezza (WBS: GA01)

Variazioni e relativa origine:

In fase di gara era oggetto di punteggio tecnico la proposta di miglioramento della stabilità del versante prospiciente la zona di imbocco Scaleres Nord. Nell'offerta tecnica, pertanto, sono stati inseriti idonei interventi di consolidamento e stabilizzazione del pendio (barriere paramassi e reti in aderenza). Tali interventi, richiesti dal disciplinare di gara, non erano presenti nel progetto definitivo.

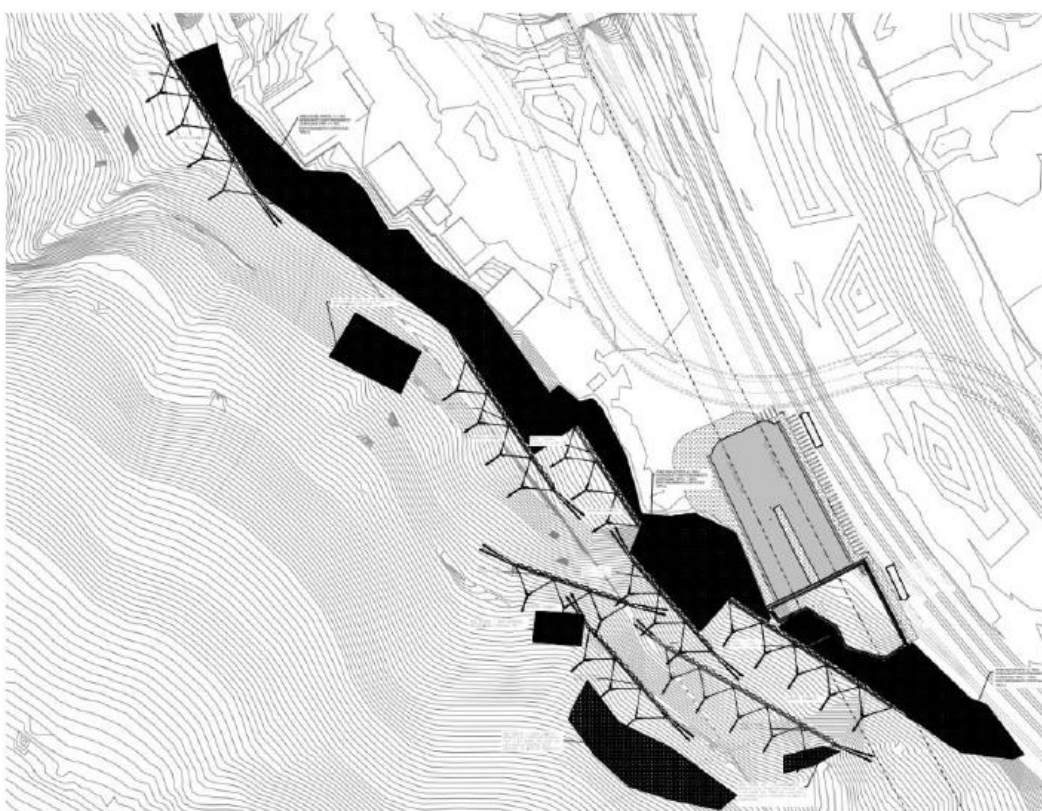


Figura 6 – Imbocco Nord Scaleres – Barriere paramassi e reti di protezione del versante

Progetto:

A valle degli approfondimenti geotecnici eseguiti, sono state condotte analisi di tipo cinematico sui pendii aggettanti sulla zona di imbocco della Galleria Scaleres Nord. I risultati hanno fatto propendere per l'inserimento di una serie di rinforzi corticali delle pareti rocciose e di barriere paramassi appositamente studiate per minimizzare i rischi e garantire degli adeguati standard di sicurezza sia in fase di realizzazione delle opere, che in fase di esercizio della linea.

Il versante roccioso, caratterizzato da una forte acclività ($45^{\circ}\div 50^{\circ}$), viene stabilizzato mediante un intervento di rinforzo corticale con rete metallica di protezione in aderenza e chiodatura.

La rete metallica è composta da pannelli tipo Orthofix di funi spiroidali con formazione 1x19 (Ø10:22mm) a maglia quadra 25cmx25cm, con borchie in acciaio galvanizzato chiuse a pressione e rete esagonale a doppia torsione maglia 8x10, filo 3mm. La chiodatura viene eseguita con barre tipo Gewi Ø28mm di lunghezza 4m a maglia 2x2m. È altresì prevista l'installazione di barriere paramassi opportunamente posizionate in funzione degli scenari di rischio più probabili.

Analisi ambientale:

Il Proponente non prevede ricadute particolarmente negative sulle componenti ambientali coinvolte. L'aggiunta degli interventi di protezione del versante va ad interessare aree destinate a bosco non previste in PD di cui una quota parte (circa 300mq) posti al di fuori della fascia di tutela di 30m (ex art. 165 c.7 del DLgs163/06). Pur immettendo contributi minimi e tendenti ad estinguersi nel tempo, tali interventi sono ritenuti complessivamente migliorativi, a fronte dei vantaggi in tema di protezione e prevenzione di eventi franosi sia in fase di cantiere che di esercizio.

Componenti	Sintesi di valutazione
PAESAGGIO	
SUOLO E SOTTOSUOLO	
ACQUE SUPERFICIALI	

Figura 7- Esiti della Valutazione Ambientale

L'intervento di protezione del versante con l'inserimento di barriere paramassi e interventi di difesa corticale, è integralmente localizzato su aree classificate come "bosco" dal piano comunale, stimabili in circa 7100 m². Parte degli interventi inoltre ricade all'interno della fascia di tutela di 150 m dai fiumi e torrenti, ai sensi dell'art. 142 lett. c) del DLgs 42/2004. Per garantire l'efficacia del sistema di difesa proposto è stato necessario prevedere il posizionamento delle barriere paramassi sui punti più critici, che si allontanano dalla fascia di rispetto di 30 m dalla rotaia più esterna (Figura 8 e Figura 9).

Tali interventi rappresentano interventi puntuali atti ad incrementare la sicurezza dei versanti e la protezione dell'infrastruttura; pertanto, il Proponente prevede incidenze negative minime alle componenti coinvolte.



Figura 8 – Inquadramento territoriale imbocco nord Scaleres nel PE



Figura 9 – Individuazione delle aree al di fuori del corridoio

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

VALUTATO che le varianti introdotte a seguito di ottimizzazioni progettuali derivanti dall'ingegnerizzazione del progetto:

- risultano localizzative ai sensi della normativa pertinente ma si collocano nell'area di intervento;
- le modifiche oggetto di variante risultano rispettose delle prescrizioni impartite in sede di progetto esecutivo e non comportano sostanziali modificazioni rispetto al progetto precedentemente approvato;
- le variazioni proposte non modificano l'assetto ambientale definito nella fase di approvazione del progetto esecutivo dell'opera ed esecutivo del lotto, né incidono negativamente su alcuna delle componenti ambientali considerate e coinvolte.

RILEVATO che:

- il presente parere ha per oggetto l'esame della documentazione acquisita per la verifica varianti, ai sensi del comma 5 art. 169 del D.Lgs 163/2006 e s.m.i. del progetto esecutivo *"Asse Ferroviario Monaco-Verona. Accesso Sud alla galleria di base del Brennero - Quadruplicamento della linea Fortezza-Verona. Lotto 1: Fortezza-Ponte Gardena. Progetti di variante relativi al quadruplicamento della Linea Fortezza-Verona "* così come disposto dalla Divisione;

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

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, commi 5, del D. Lgs. 163/2006 che, per quanto riguarda gli aspetti ambientali di competenza, sussistono le condizioni di cui al comma 5 dello stesso sopracitato art.169, perché la proposta di variante relative al progetto *"Asse Ferroviario Monaco-Verona. Accesso Sud alla galleria di base del Brennero - Quadruplicamento della linea Fortezza-Verona. Lotto 1: Fortezza-Ponte Gardena. Progetti di variante relativi al quadruplicamento della Linea Fortezza-Verona"*, siano approvate direttamente dal Soggetto Aggiudicatore.

**La Coordinatrice
Avv. Paola Brambilla**