



*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. 130 del 6 luglio 2021**

<b>Progetto:</b>	<p><i><b>Variante ex Art. 169 Dlgs n. 163/2006</b></i></p> <p><i><b>Asse Ferroviario Monaco-Verona Accesso Sud alla Galleria di Base del Brennero Quadruplicamento della Linea Fortezza-Verona: Sub- lotto funzionale: fluidificazione del traffico ed interconnessione con la rete esistente del Lotto 1 Fortezza-Ponte Gardena</b></i></p> <p><b>IDVIP 6138</b></p>
<b>Proponente:</b>	<p><i><b>Italferr S.p.A.</b></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*” e s.m.i. ed in particolare l’art. 8 (Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS), come modificato dall’art. 228, comma 1, del Decreto Legge del 19 maggio 2020, n.34 recante “*Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19*”, convertito con modificazioni dalla L. 17 luglio 2020, n. 77;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017, n. 342 recante Articolazione, organizzazione, modalità di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio;
- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 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;

**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”;*

**PREMESSO che:**

- La Società Italferr S.p.A. (di seguito il Proponente) con nota prot. AGCN.VP.0052448.21.U del 18/05/2021, ha presentato, ai sensi dell’art. 169, c. 3, del D. Lgs. 163/2016, per quanto applicabile dall’art. 216, c. 27, del D. Lgs. 50/2016, domanda per l’avvio della procedura di verifica varianti relativo al progetto *“Asse Ferroviario Monaco-Verona. Accesso Sud alla Galleria di Base del Brennero. Quadruplicamento della Linea Fortezza-Verona: Sub-lotto funzionale: fluidificazione del traffico ed interconnessione con la rete esistente del Lotto 1 Fortezza-Ponte Gardena”*, da realizzarsi nel Comune di Laion (BZ).
- La domanda è stata acquisita dalla Divisione V - Sistemi di valutazione ambientale della Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (d’ora innanzi Divisione) con prot.n. MATTM/53884 in data 20/05/2021;
- La Divisione con nota prot.n. MATTM/56639 in data 27/05/2021, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS (d’ora innanzi Commissione) con prot.n. CTVA/2772 in data 27/05/2021 ha trasmesso a questa Commissione, per l’avvio della procedura di Verifica Varianti ai sensi dell’art. 169, c. 3, del D.Lgs. 163/2006, per quanto applicabile all’art. 216, c. 27, del D.Lgs. 50/2016, per l’intervento *“Asse Ferroviario Monaco-Verona. Accesso Sud alla Galleria di Base del Brennero. Quadruplicamento della Linea Fortezza-Verona: Sub-lotto funzionale: fluidificazione del traffico ed interconnessione con la rete esistente del Lotto 1 Fortezza-Ponte Gardena”*, la domanda sopracitata e la documentazione progettuale allegata.
- La Divisione ha designato con la suddetta nota prot.n. MATTM/56639 in data 27/05/2021 il Referente Istruttore della presente procedura, individuato per la tipologia di opera con nota della Commissione prot. CTVA/408 del 3/02/2021;
- il Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo (oggi MIC) – DGABAP Servizio V con nota prot. 18761-P| del 1/06/2021, acquisito per conoscenza al prot. MATTM/58908 del 1/06/2021, ha chiesto alla Provincia Autonoma di Bolzano – Ufficio Tutela del Paesaggio e al Servizio II della DGABAP il parere di competenza in merito alla variante proposta;

**RILEVATO** che per il progetto *Asse ferroviario Monaco-Verona. Accesso Sud alla galleria di Base del Brennero. Quadruplicamento della linea Fortezza-Verona”*:

- con delibera CIPE n. 121 del 21 dicembre 2001, *“Legge obiettivo: 1 Programma delle infrastrutture strategiche”* e s.m.i., ai sensi dell’art. 1 della legge n. 443/2001 è stato approvato il primo programma delle infrastrutture strategiche, che include nell’ambito del «Corridoio plurimodale Tirreno - Brennero» - tra i sistemi ferroviari - l’«Asse ferroviario Brennero - Verona - Parma - La Spezia»;

- con parere n. 47-CSVIA-PRR-VIA del 8/02/2005 la Commissione ha espresso giudizio positivo, con prescrizioni, circa la compatibilità ambientale del progetto preliminare del *“Quadruplicamento della linea Verona-Fortezza di accesso Sud alla galleria di base del Brennero sull'asse ferroviario Monaco-Verona”* relativamente ai lotti 1 e 2;
- con delibera CIPE 82/2010 del 18/11/2010 è stato approvato con prescrizioni il progetto preliminare del lotto 1 "Fortezza-Ponte Gardena" del *Quadruplicamento della linea Fortezza-Verona*, inclusivo del Sub lotto denominato *"Fluidificazione del traffico ed interconnessione con la linea esistente"*;
- con parere n. 957 del 8/06/2012 la Commissione ha espresso giudizio di ottemperanza sul Progetto definitivo del sub lotto funzionale *"Fluidificazione del traffico ed interconnessione con la linea esistente"* del lotto 1 Fortezza - Ponte Gardena";
- con delibera CIPE 6/2013 del 18/02/2013 è stato approvato il progetto definitivo del Sub lotto funzionale denominato *"Fluidificazione del traffico ed interconnessione con la linea esistente"*, individuando nella delibera di approvazione un complesso di opere funzionali alla realizzazione dell'intera tratta Fortezza-Ponte Gardena e realizzabili anticipatamente rispetto al resto della tratta;
- con parere n. 2118 del 8/07/2016 la Commissione ha espresso giudizio di ottemperanza sul Progetto definitivo *“Asse ferroviario Monaco-Verona – Accesso sud alla galleria di base del Brennero – Quadruplicamento della linea Fortezza – Verona – Lotto 1: Fortezza – Ponte Gardena”* ed ha approvato, con prescrizioni, il Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da Scavo ai sensi del D.M. 161/2012 inerente l'intervento;
- con Determina Direttoriale prot. n. DVA-DEC-2016-0000293 del 6/10/2016 è stata determinata l'approvazione del Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da Scavo ai sensi dell'art. 5 c. 3 del D.M. 161/2012 subordinata al rispetto delle prescrizioni rese nel parere n. 2118 del 8/07/2016 della Commissione;
- con delibera CIPE 8/2017 del 3/03/2017 è stato approvato il progetto definitivo dell' *“Asse ferroviario Monaco - Verona. Accesso sud alla galleria di base del Brennero. Quadruplicamento della linea Fortezza - Verona, progetto Definitivo del Lotto 1 "Fortezza - Ponte Gardena"*;
- con Determina Direttoriale prot. n. DVA-DEC-2018-0000120 del 14/03/2018 è stata determinata la sussistenza delle condizioni di cui al comma 3 dell'art. 169 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. perché la variante relativa al *Sub lotto funzionale "Fluidificazione del traffico ed interconnessione con la linea esistente"* sia approvata direttamente dal Soggetto Aggiudicatore nel rispetto delle prescrizioni indicate nel parere n. 2666 del 2/03/2018 della Commissione;
- con il parere n. 3180 del 15/11/2019, è stato espresso giudizio positivo con prescrizioni circa la compatibilità ambientale del progetto definitivo *“Lotto 1 Fortezza Ponte Gardena – Varianti conseguenti all'ottemperanza alle prescrizioni di cui alla Deliberazione CIPE 8/2017”* dell'opera *“Asse Ferroviario Monaco-Verona: Accesso Sud alla Galleria di Base del Brennero. Quadruplicamento della Linea Fortezza-Verona”*;
- con Determina direttoriale prot. DVA\_DEC\_2019-438 del 17/12/2019, preso atto del parere della Commissione n. 3179 del 15/11/2019, è stato approvato con prescrizioni l'Aggiornamento del Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi del D.M.

161/2012 del progetto definitivo “Lotto 1 Fortezza Ponte Gardena – Varianti conseguenti all'ottemperanza alle prescrizioni di cui alla Deliberazione CIPE 8/2017” dell'opera “Asse Ferroviario Monaco-Verona: Accesso Sud alla Galleria di Base del Brennero. Quadruplicamento della Linea Fortezza-Verona”;

**RILEVATO** che:

- il presente parere ha per oggetto l'esame della seguente documentazione relativa alla variante “Asse Ferroviario Monaco-Verona. Accesso Sud alla Galleria di Base del Brennero. Quadruplicamento della Linea Fortezza-Verona: Sub-lotto funzionale: fluidificazione del traffico ed interconnessione con la rete esistente del Lotto 1 Fortezza-Ponte Gardena”, così come disposto dalla Divisione con la nota sopracitata prot.n. MATTM/56639 in data 27/05/2021:

- ✓ Relazione Illustrativa
- ✓ Analisi Ambientale e Paesaggistica
- ✓ Tabella "Enti"

Si evidenzia che nella documentazione trasmessa dalla Direzione a questa Commissione per l'espressione del parere e pubblicata sul portale delle Valutazioni Ambientali non sono presenti gli elaborati di progetto esecutivo dei quali è presente solo l'elenco e che il Proponente ha trasmesso unicamente tramite SharePoint

- Nella verifica si tiene conto anche dei pareri precedentemente esitati di cui in premessa.

Il progetto esecutivo di variante in esame si inserisce nell'ambito del progetto di quadruplicamento della linea ferroviaria Fortezza – Verona quadruplicamento della linea ferroviaria Fortezza – Verona - Sub lotto funzionale “Fluidificazione del traffico ed interconnessione con la linea esistente”, del Lotto 1 Fortezza – Ponte Gardena”, come individuato con delibera CIPE 82/2010.

Il Lotto 1 Fortezza — Ponte Gardena ricade interamente nella Provincia Autonoma di Bolzano, attraversando 8 comuni (Fortezza, Varna, Bressanone, Veltur, Funes, Chiusa, Laion e Ponte Gardena). Il ramo principale della nuova infrastruttura si sviluppa per circa 22,5 km e presenta delle interconnessioni alla linea esistente nell'ambito degli impianti di Fortezza (a nord) e di Ponte Gardena (a sud).

Il tracciato si caratterizza per la presenza di opere quasi interamente in sotterraneo costituite da due principali gallerie naturali di linea denominate rispettivamente “Scaleres”, di 15,4 km circa, e “Gardena”, di 6,3 km circa, intervallate da un breve tratto allo scoperto in attraversamento della Valle dell'Isarco, il cui viadotto costituisce l'opera di maggiore significatività architettonica dell'intero lotto.

Il “Sub-lotto funzionale: fluidificazione del traffico ed interconnessione con la rete esistente del lotto 1 Fortezza – Ponte Gardena” consiste nell'adeguamento e ampliamento della viabilità podereale (Weidbruck-Schönauer), che parte dalla strada provinciale (S.P. 82 – Ponte Gardena), in prossimità della stazione di Ponte Gardena-Laion, e si sviluppa tra la ferrovia e l'autostrada del Brennero A22, , transitando in prossimità del maso “Schönau”, che, con la realizzazione degli interventi in appalto, sarà demolito. Il progetto prevede, quindi, il sotto-ataversamento dei binari della linea storica per il collegamento ad uno dei nuovi rami ferroviari in galleria, necessario sia

per la fase di cantiere delle opere del Lotto 1, sia per le future esigenze di sicurezza e di esercizio della nuova linea, che per le attività di manutenzione nelle zone interessate

### **Caratteristiche della variante al progetto esecutivo**

Le opere in variante oggetto della presente procedura riguardano l'opera all'aperto denominata "Piazzale imbocco Interconnessione di Ponte Gardena e viabilità di accesso" e sono costituite dalle opere di difesa del versante sovrastante gli interventi previsti nella progettazione esecutiva del "Sub-lotto funzionale: fluidificazione del traffico ed interconnessione con la rete esistente del lotto 1 Fortezza – Ponte Gardena".

Gli interventi in progetto costituiscono l'anticipazione di alcune opere strettamente funzionali alla realizzazione del lotto stesso eseguibili disgiuntamente ed anticipatamente.

Allo stato attuale, a difesa della strada podereale, dell'esercizio ferroviario e, marginalmente, dell'Autostrada del Brennero A22 sono presenti allineamenti di barriere paramassi rigide metalliche (lunghezza complessiva: 234 m ca.), barriere paramassi elastiche (lunghezza complessiva: 430 m ca.), nonché un tratto di 50 m di barriera paramassi deformabile, rafforzamenti corticali e sottomurazioni con pietrame a secco.

In fase di progetto definitivo si verificava che l'adeguamento e l'ampliamento della viabilità in appalto risultava interferente con alcuni tratti delle barriere paramassi rigide ed elastiche sopraindicate, di cui pertanto doveva essere prevista la rimozione. Il tratto interferente di barriere rigide metalliche (186 m ca.) veniva sostituito con nuove barriere di pari tipologia, posizionate sulla testa del muro di sostegno lato valle della nuova strada con una lunghezza pari a 250 m. Il tratto interferente di barriere elastiche (174.51 m), veniva quindi sostituito con nuove barriere, di pari tipologia, posizionate leggermente a monte di quelle esistenti da demolire ed in adiacenza alle pile (n. 18÷23) del viadotto "Novale" dell'autostrada A22, per lunghezza pari a 171.95 m.

E' stato redatto uno Studio di Versante in risposta a quanto richiesto nell'istruttoria Italferr SpA. In corso di redazione sono state altresì prese in esame le risultanze da un ulteriore Studio prodotto a latere da Italferr SpA. Lo studio di Versante presentato *"in coerenza con quanto già prodotto da Italferr (cfr Relazione consegnata in data 19/09/2019), ha come unico obiettivo l'individuazione dei fenomeni di dissesto idrogeologico in atto o potenziali sul versante esaminato e sovrastante le opere in progetto e la proposta di interventi finalizzati alla loro mitigazione; lo studio non entra quindi nel merito delle interferenze geologiche e geotecniche delle opere previste al piede del versante."*

Le opere di mitigazione derivanti dallo Studio di Versante risultano essere le seguenti:

- n. 15 tratte di barriere deformabili (classificazione del livello di energia 3, 1.000 kJ -MEL-secondo ETAG 027) con altezza utile da 2 a 5 m (denominazione in carta: BP-01.1÷BP-14), localizzate in prevalenza nel tratto di versante sotteso dal viadotto autostradale. La lunghezza totale proposta è pari a 530 m.
- n. 2 tratte di barriere deformabili (classificazione del livello di energia 6, 3.000 kJ -MEL-secondo ETAG 27) con altezza utile pari a 6 m (denominazione in carta: BP-15 e BP-16), localizzate nel tratto più settentrionale dell'area esaminata. La lunghezza totale proposta è pari a 188 m.

- nuovi rafforzamenti corticali (rete metallica zincata a doppia torsione, pannelli in fune, ancoraggi, funi metalliche, ecc.) e sottomurazioni in c.a. ancorate con barre zincate, previo pulizia, disboscio e disgaggio dei volumi instabili. Localmente, per migliorare l'aderenza dei sistemi corticali, si può procedere con una leggera riprofilatura del versante.

Nell'ambito dei due elaborati presentati, "Relazione illustrativa" e "Analisi ambientale e paesaggistica", si distingue tra opere che saranno realizzate nell'ambito del presente Appalto integrato e opere da realizzare successivamente al collaudo delle opere in appalto, tramite nuovo affidamento.

In particolare, nell'ambito dei lavori di realizzazione degli interventi del Sub Lotto funzionale affidati mediante Appalto Integrato dal Soggetto Aggiudicatore RFI, è prevista la realizzazione della quota parte di tali interventi, individuati dall'Appaltatore come strettamente indispensabili durante la realizzazione e fino al collaudo delle opere d'appalto, come descritti di seguito:

- costruzione di n. 12 tratte di barriere paramassi deformabili (classificazione del livello di energia 3, 1.000 kJ -MEL- secondo ETAG 027) con altezza utile da 2 a 5 m e lunghezza complessiva pari a 310 m;
- costruzione di n. 2 tratte di barriere paramassi deformabili (classificazione del livello di energia 6, 3.000 kJ -MEL- secondo ETAG 27) con altezza utile pari a 6 m e lunghezza complessiva pari a 188 m;
- ispezione e la bonifica (compreso il taglio degli arbusti e l'estirpazione dei rovi) dei versanti prossimi alle opere di protezione progettate;
- locale riprofilatura del versante necessaria a garantire la NON interferenza delle opere di protezione in progetto nelle loro fasi di esercizio con le strutture esistenti dell'A22 - viadotto autostradale "Novale";
- manutenzione delle barriere di protezione elastiche esistenti (sostituzione delle parti danneggiate ed usurate) ed accoppiamento al pannello in funi borchiate delle stesse di una rete metallica zincata a doppia torsione;
- monitoraggio in continuo dei fenomeni di potenziale crollo e collasso che consentirà l'allertamento e l'allarme in caso di registrazione di movimento e superamento dei valori limite prefissati.

Per i restanti interventi, è previsto che entro un anno dal collaudo delle opere in appalto, a completamento di tutti gli interventi individuati dallo Studio del Versante, avverrà, a cura di altro soggetto, la realizzazione delle opere residue descritte di seguito:

- Tutte le opportune misure di manutenzione atte a mantenere la funzione dei nuovi allineamenti di reti paramassi realizzati nell'ambito dell'appalto);
- la costruzione di n. 3 tratte di barriere deformabili (classificazione del livello di energia 3, 1.000 kJ -MEL- secondo ETAG 027) con altezza utile pari a 4 m e lunghezza complessiva pari a 220 m;
- dismissione del sistema di Monitoraggio in luogo di nuovi rafforzamenti corticali per una superficie di ca. mq. 1000 (rete metallica zincata a doppia torsione, pannelli in fune, ancoraggi, funi metalliche, ecc.) e sottomurazioni in c.a. ancorate con barre zincate;
- la manutenzione e/o rifacimento e/o ripristino dei rafforzamenti corticali esistenti;

Non è chiarito cosa costituisca l'attuale variante e come questa si ponga rispetto al progetto oggetto del provvedimento di compatibilità ambientale.

Gli interventi di progetto, opere provvisorie e definitive, si collocano interamente nel territorio del comune catastale di Laion (BZ). La viabilità di accesso è, per la maggior parte, posta a ridosso della linea ferroviaria storica e dell'autostrada A22 del Brennero. La necessità di prevedere la realizzazione il complesso di interventi anche a protezione del cantiere con le sue maestranze ha determinato l'acquisizione di maggiori aree rispetto a quelle dichiarate di pubblica utilità con provvedimenti CIPE n. 6/2013 e n. 8/2017.

Con riferimento alla cantierizzazione non è prevista l'occupazione di maggiori aree, rispetto a quelle già previste nel progetto esecutivo per l'installazione dei cantieri necessari all'esecuzione dei lavori di appalto e che sono riportati nella tabella che segue:

Codice	Descrizione	Comune	Superficie
CB01	CANTIERE BASE/LOGISTICO	Laion (BZ)	700 mq
CO01A	CANTIERE OPERATIVO	Laion (BZ)	1.875 mq
CO02A	CANTIERE OPERATIVO	Laion (BZ)	1.700 mq
AT01	AREA TECNICA	Laion (BZ)	1.710 mq
AS01	AREA DI STOCCAGGIO	Laion (BZ)	600 mq
AS02	AREA DI STOCCAGGIO	Laion (BZ)	2.790 mq

La necessità di realizzazione della soluzione combinata di opere di difesa e di monitoraggio del versante stesso, propedeutica alla presenza di maestranze e mezzi in cantiere nelle aree interessate dai lavori, e quindi all'avvio della realizzazione delle opere, condiziona sensibilmente anche le tempistiche di appalto. La durata dei lavori stimata da Progetto Definitivo in 399 gg n.c. è stata portata a 460 gg. n.c.. La sequenza di realizzazione degli interventi di protezione del versante prevede in primis l'installazione delle barriere paramassi nei tratti che ad oggi non risultano protetti da quelle esistenti (BP15 e BP16), l'ispezione e la bonifica del versante, la manutenzione delle barriere paramassi elastiche esistenti, nonché il monitoraggio in continuo dei fenomeni di potenziale crollo per l'allertamento e l'allarme. Per consentire comunque l'avvio dell'attività di cantiere, nelle more del completamento degli altri interventi di protezione del versante previsti nella prima fase, si procederà quindi con la rimozione delle barriere esistenti interferite dai lavori solo al termine di tutte le opere di protezione.

Queste considerazioni risultano però applicabili solo agli interventi previsti nel presente Appalto integrato, per il quale dovrebbe essere previsto il ripristino delle aree di cantiere, per cui non è possibile comprendere l'entità delle aree di cantiere successive e come queste opere si inseriscono nell'intero progetto che è stato oggetto di VIA.

### Caratteristiche ambientali

L'analisi ambientale è condotta in maniera molto semplicistica e riguarda solo la compatibilità paesaggistica. Non è presente alcuna indicazione in merito ad altre componenti ambientali e all'inserimento della variante nell'ambito del progetto esecutivo esistente in termini di variazioni di impatti.



La Sezione II – Contesto paesaggistico e analisi del luogo, individua, tramite check-list la morfologia del contesto e la presenza di beni paesaggistici di particolare valore paesaggistico e di aree tutelate. Dalle tabelle si evince che l'area di intervento è caratterizzata da Monumenti naturali, compresi gli alberi monumentali entro un raggio di 450 m circa; Zone di tutela paesaggistica entro 150 m e Zone di rispetto paesaggistico nel raggio di 460 m circa. Inoltre, si evidenzia che l'intervento interessa in territori coperti da foreste e da boschi, e che le opere di stabilizzazione del versante e relative aree di cantiere fisso sono ubicate entro la fascia di 150 metri dal Fiume Isarco così come definita dall'art. 142 co. 1 lett. c del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. Tali aspetti non sono approfonditi da un punto di vista ambientale.

Con riferimento a Elementi paesaggistici esistenti, il proponente riporta che "il versante oggetto di intervento è sito all'interno della valle dell'Isarco, in prossimità della piccola zona artigianale di Santa Gertrude. Al di fuori di tale insediamento, lungo la stretta pianura fluviale della valle dell'Isarco prevale un paesaggio agricolo, connotato da seminativi e colture legnose, costituite prevalentemente da vigneti. I versanti vallivi sono prettamente boscati, con presenza di boschi di latifoglie che, salendo di quota, si alternano ad ampi pascoli, per poi essere sostituiti dai boschi di conifere. In ragione della strategica funzione di collegamento con il Brennero e, da qui, con l'Austria, la valle è attraversata da importanti vie di comunicazione, costituite dalla autostrada A22 e dalla linea ferroviaria del Brennero".

La Sezione III – Compatibilità paesaggistica riporta la descrizione dei lavori, sopra riportata, e una breve descrizione delle tre componenti del paesaggio, percettiva, antropico-culturale e naturale.

Non sono previste misure di mitigazione paesaggistica.

Premesso che le indicazioni riportate risultano scarse e non sufficienti ad una valutazione adeguata, si rinvia alla autorità competente per l'autorizzazione paesaggistica.

#### **CONSIDERATO e VALUTATO che:**

Nella domanda, il Proponente dichiara che,

*"Le opere di variante interessano aree esterne al cosiddetto "corridoio urbanistico" individuato a seguito dell'approvazione del progetto preliminare dell'intervento da parte del CIPE e pertanto la loro approvazione avverrà così come disposto dall'art. 1 comma 15 del D.L. n. 32/2019 convertito con modificazione in L. n. 55/2019, a sua volta integrato dall'art. 42, comma 1, lettera b) del D.L. n. 76/2000 convertito con modificazioni nella L. n. 120/2020 a cura di RFI S.p.A., soggetto aggiudicatore dell'intervento, previa convocazione di Conferenza di Servizi, ai sensi dell'art. 169 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.."*

Con riferimento a quanto previsto dall'art. 169 del D.Lgs. n. 163/2006 e dall'art., 1 comma 15, del D.L. n. 32/2019, convertito con modificazioni dalla L. n. 55/2019, da quanto sopra si evince che la variante proposta assume rilievo sotto l'aspetto localizzativo e comporta modifiche rispetto al progetto approvato.

Le opere richiedono una variazione del piano delle espropriazioni in precedenza approvato; in parte le aree oggetto di espropriazione e/o di occupazione temporanea sono di proprietà di Autostrade del Brennero S.p.A. e saranno regolate nell'ambito della convenzione che sarà stipulata tra RFI e Società Autostrade del Brennero, e in parte sono di proprietà di privati.

Non sono riportate indicazioni in merito al valore della variante proposta, né in termini di percentuale rispetto al progetto approvato, né sulla necessità di attribuzione di nuovi finanziamenti.

Alla luce di quanto sopra si ritiene che il Proponente non abbia fornito gli elementi utili per lo svolgimento della valutazione dei possibili impatti sull'ambiente e delle soluzioni progettuali adottate per evitare, ridurre, mitigare tali impatti. La valutazione degli impatti in conseguenza della variante non è stata rivista e giustificata dal proponente per le componenti ambientali significative.

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

**RILEVATO** che:

- il presente parere ha per oggetto l'esame della documentazione acquisita per la verifica varianti, ai sensi del comma 4 art. 169 del D.Lgs 163/2006 e s.m.i. del progetto esecutivo "*Asse Ferroviario Monaco-Verona. Accesso Sud alla Galleria di Base del Brennero. Quadruplicamento della Linea Fortezza-Verona: Sub-lotto funzionale: fluidificazione del traffico ed interconnessione con la rete esistente del Lotto 1 Fortezza-Ponte Gardena*" così come disposto dalla Divisione;

Esaminate e verificate le documentazioni presentate, si conclude quindi che, per quanto riguarda le condizioni di cui al comma 3 dell'art. 169 del D.Lgs.n.163/2006, le varianti progettuali proposte non assumono rilievo sotto l'aspetto localizzativo, mentre comportano sostanziali modificazioni rispetto al progetto precedentemente approvato. Non è stato dichiarato se gli interventi richiedono l'attribuzione di nuovi finanziamenti a carico dei fondi.

Si rileva che, in un processo di analisi e valutazione delle varianti localizzative in oggetto, il Proponente deve fornire tutti gli elementi utili per lo svolgimento della valutazione dei possibili impatti sull'ambiente e delle soluzioni progettuali adottate per evitare, ridurre, mitigare tali impatti.

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

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

#### **ESPRIME PARERE**

**ai sensi dell'art. 169, comma 4, del D. Lgs. 163/2006** che, per quanto riguarda gli aspetti ambientali di competenza, **non sussistono** le condizioni di cui al comma 3, dello stesso sopracitato art.169, perché la proposta di Variante relativa al progetto "*Asse Ferroviario Monaco-Verona. Accesso Sud alla Galleria di Base del Brennero. Quadruplicamento della Linea Fortezza-Verona: Sub-lotto funzionale: fluidificazione del traffico ed interconnessione con la rete esistente del Lotto 1 Fortezza-Ponte Gardena*, sia approvata direttamente dal Soggetto Aggiudicatore e che gli elementi presentati non consentono di formulare parere in relazione alla

*ID\_6138 - Asse Ferroviario Monaco-Verona. Accesso Sud alla Galleria di Base del Brennero. Quadruplicamento della Linea Fortezza-Verona: Sub-lotto funzionale: fluidificazione del traffico ed interconnessione con la rete esistente del Lotto 1 Fortezza-Ponte Gardena.*  
*Variante ex Art. 169 Dlgs n. 163/2006*

valutazione di impatto ambientale ai sensi del comma 5 del medesimo articolo e dell'art. 166, per le motivazioni di cui in premessa.

Si prescrive che la istanza sia riformulata integrando sia la documentazione di progetto esecutivo a corredo dell'istanza che gli aspetti di analisi ambientale, per tutte le componenti ambientali sviluppate nel SIA dell'opera.

**Il Presidente della Commissione**  
**Cons. Massimiliano Atelli**