



Ministero della Transizione Ecologica

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

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

*** * ***

Parere n. 145 del 1 settembre 2021

Progetto:	<p><i>Variante ex Art. 169 Dlgs n. 163/2006</i></p> <p><i>Linea AV/AC Torino – Venezia Tratta AV/AC Milano – Verona Lotto funzionale Brescia est – Verona (escluso nodo di Verona) Varianti cod. V17, V18</i></p> <p>ID_VIP 6199</p>
Proponente:	<p><i>CEPAV Due — Consorzio Eni per l’Alta Velocità</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;
- il Decreto Ministeriale del 4 gennaio 2018, n. 2 recante Costi 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”;

DATO ATTO che:

- con nota prot. n. PRE/4503 del 22/06/2021, acquisita dalla Direzione Generale per la Crescita e la Qualità dello Sviluppo (di seguito Direzione) al prot. MATTM/69004 del 25/06/2021, il Proponente, Consorzio ENI per l’Alta velocità - CEPAV DUE, ha presentato istanza per l’avvio della procedura di Verifica Varianti, ai sensi dell’art. 169, comma 4, del D.Lgs. 163/2006, per quanto applicabile all’articolo 216, c. 27 del D.Lgs. 50/2016, e s.m.i. e art. 1, comma 15 del D.L. 32/2019, convertito nella L. 55/2019 e trasmesso la documentazione relativa per il progetto esecutivo dell’intervento, “Linea ferroviaria AV/AC Milano-Verona. Tratta AV/AC Brescia-Verona: lotto Funzionale Brescia Est-Verona (escludo Nodo di Verona). Varianti cod. V17 e V18”.
- con nota prot. MATTM/73258 del 7/07/2021 la Direzione ha comunicato alla Commissione l’avvio dell’istruttoria relativa al procedimento di Verifica Varianti ex art. 169 c. 4 del D.Lgs. 163/2006 per quanto applicabile all’art. 216, c. 27, del D.Lgs. 50/2016 per l’intervento “Linea ferroviaria AV/AC Milano-Verona. Tratta AV/AC Brescia-Verona: lotto Funzionale Brescia Est-Verona (escludo Nodo di Verona). Varianti cod. V17 e V18” sulla base della documentazione inviata dal Proponente;

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

- la “Linea AV/AC Milano-Verona” è ricompresa tra gli interventi strategici di preminente interesse Nazionale di cui alla Legge 443/2001 Art. 1;
- la “tratta AC Milano-Verona (parte lombarda)” figura inclusa nell’Intesa generale quadro sottoscritta tra Governo e Regione Lombardia l’11 aprile 2003 e che all’opera risulta conferito carattere prioritario
- la tratta veneta dell’asse ferroviario AV/AC Milano-Venezia-Trieste è ricompresa, nell’Intesa generale quadro stipulata tra Governo e Regione Veneto il 24 ottobre 2003, tra le “infrastrutture di preminente interesse nazionale” che interessano il territorio veneto;
- con il Parere del 28/08/2003 la Commissione Speciale di Valutazione dell’Impatto Ambientale (CVSIA) (di seguito Commissione) ha espresso parere favorevole con prescrizioni circa la compatibilità ambientale del Progetto Preliminare “Linea ferroviaria Torino - Venezia Tratta AC/AV Milano – Verona”;
- con Delibera CIPE n. 120 del 01/12/2003 è stato approvato con prescrizioni e

raccomandazioni il *Primo Programma delle opere strategiche (Legge n. 443/2001) Linea AV/AC Milano-Verona. Progetto Preliminare*;

- con il Parere n. 1767 del 17/04/2015, la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS (di seguito Commissione) ha espresso parere positivo, con prescrizioni, sul Progetto Definitivo per le opere in Variante rispetto al Progetto Preliminare già sottoposto alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ed approvato con la delibera CIPE n. 120 del 5/12/2003 ed ha approvato il Piano di Utilizzo Terre ai sensi del D.M. 161/2012;
- con Determina Direttoriale prot. n. DVA-DEC-2015-0000187 del 5/06/2015 è stato approvato il Piano di Utilizzo Terre ai sensi del D.M. 161/2012, nel rispetto delle prescrizioni indicate nel Parere n. 1767 del 17/04/2015 della Commissione;
- con il Parere n. 1795 del 29/05/2015 la Commissione ha ritenuto di riformulare la Prescrizione n° 10 del parere n. 1767 del 17/04/2015 relativa al Piano di Utilizzo Terre e Rocce da scavo;
- con Determina Direttoriale prot. n. DVA-DEC-2015-0000205 del 22/06/2015 è stata verificata la parziale ottemperanza del progetto definitivo "*Linea AV/AC Torino-Venezia, tratta Milano-Verona - Lotto Funzionale Brescia-Verona*", dichiarando come Non Ottemperate n°6 Prescrizioni, non rispondenti alle richieste di adeguamento di cui alla suddetta Delibera n. 120/2003, nel rispetto delle prescrizioni indicate per la successiva fase di verifica di attuazione nel Parere n. 1796 del 29/05/2015 della Commissione;
- con Determina Direttoriale prot. n. DVA_DEC_2016-0000050 del 22/02/2016 è stata verificata l'ottemperanza delle prescrizioni dichiarate non ottemperate nella Determina Direttoriale prot. n. DVA-DEC-2015-0000205 del 22/06/2015 sul progetto definitivo "*Linea AV/AC Torino-Venezia, tratta Milano-Verona - Lotto Funzionale Brescia-Verona*", nel rispetto delle prescrizioni indicate per la successiva fase di verifica di attuazione nel Parere n. 1984 del 5/02/2016 della Commissione;
- con Determina Direttoriale prot. n. DVA-DEC-2016-0000371 del 3/11/2016 è stato approvato l'aggiornamento del Piano di Utilizzo Terre ai sensi del D.M. 161/2012, nel rispetto delle prescrizioni indicate nel Parere n. 2206 del 21/10/2016 della Commissione;
- con Delibera CIPE n. 42 del 20/07/2017 è stato approvato con prescrizioni e raccomandazioni il Progetto definitivo "*Linea ferroviaria AV/AC Milano-Verona. Tratta Brescia - Verona: lotto funzionale Brescia Est - Verona (escluso Nodo di Verona)*";
- con Determina Direttoriale prot. n. DVA-DEC-2019-0000179 del 20/05/2019 è stato approvato l'aggiornamento del Piano di Utilizzo Terre ai sensi del D.M. 161/2012, nel rispetto delle prescrizioni indicate nel Parere n. 2988 del 5/04/2019 della Commissione;
- con Determina Direttoriale prot. n. DVA-DEC-2019-0000239 del 5/07/2019, previo Parere n. 3045 del 14/06/2019 della Commissione, è stata determinata:
 - ✓ la positiva conclusione delle attività di verifica e controllo nell'ambito della procedura di Verifica di Attuazione – Fase 1, svolta ai sensi dei cc 6 e 7, dell'art.185, del D.Lgs 163/2006 e ss.mm.ii per il progetto esecutivo dell'intervento "*Linea AV/AC Torino - Venezia, Tratta Milano - Verona, Lotto funzionale Brescia est – Verona - Lotto costruttivo I*";

- ✓ la sussistenza, per gli aspetti ambientali di competenza, delle condizioni di cui all'art.169, c. 4 per l'approvazione da parte del Soggetto Aggiudicatore della proposta di varianti di cui ai codici "M8, M9, M10, M31" del progetto esecutivo dell'intervento "*Tratta AV/AC Brescia - Verona: lotto funzionale Brescia Est - Verona (escluso Nodo di Verona)*",
nel rispetto delle prescrizioni indicate nel Parere n. 3045 del 14/06/2019 della Commissione;
- con Determina Direttoriale prot. n. MATTM-DEC-2020-0000177 del 24/06/2020, previo il Parere n. 3351 del 23/04/2020 della Commissione è stata determinata:
 - ✓ la positiva conclusione sulla verifica ai sensi dell'art. 185, commi 6 e 7, del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii. delle prescrizioni contenute nella Delibera CIPE n. 42/2017 e la corretta esecuzione del progetto esecutivo "*Tratta AV/AC Brescia-Verona: lotto funzionale Brescia Est (escluso Nodo di Verona) – lotto costruttivo 1*", nei limiti della Tabella di ottemperanza ivi allegata;
 - ✓ la sussistenza, per gli aspetti ambientali di competenza, delle condizioni di cui all'art. 169, comma 4, del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii., per l'approvazione da parte del Soggetto Aggiudicatore della proposta di varianti di cui ai codici "M3, M5, M7, M13, M17, M21, M22, M25, M26, M28, M29, M37" del progetto esecutivo "*Tratta AV/AC Brescia-Verona: lotto funzionale Brescia Est-Verona (escluso Nodo di Verona)*"
nel rispetto delle prescrizioni indicate nel Parere n. 3351 del 23/04/2020 della Commissione;
- con Determina Direttoriale prot. n. MATTM-66463 del 27/08/2020, previo il Parere n. 14 del 20/08/2020 della Commissione è stata determinato che, in merito agli aspetti ambientali di competenza, per i motivi riportati nel parere n. 14 del 20 agosto 2020 della Sottocommissione VIA della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS, ai sensi dell'art. 169, c. 4, D.Lgs. 163/2006 e s.m.i., che non sussistono le condizioni di cui all'art. 169, c.3, D.Lgs. 163/2006 per cui le proposte di varianti localizzative V3 (rotatoria via Stazione - via Berlinguer in comune di Calcinato) e V7 (nuovo cavalcavia via Grezze in Comune di Desenzano relative al progetto esecutivo dell'opera "*Linea AV/AC Torino - Venezia, Tratta Milano - Verona, Lotto funzionale Brescia est – Verona*" possano essere approvate direttamente dal Soggetto Aggiudicatore
- con Determina Direttoriale prot. n. 554 del 29/12/2020, previo il Parere n. 31 del 30/11/2020 della Commissione è stata determinato che, in merito agli aspetti ambientali di competenza, che sussistono le condizioni di cui all'art. 169, c. 3, D. Lgs. 163/2006 per cui le proposte di varianti localizzative V3 (rotatoria via Stazione - via Berlinguer in comune di Calcinato) e V7 (nuovo cavalcavia via Grezze in Comune di Desenzano relative al progetto esecutivo dell'opera "*Linea AV/AC Torino - Venezia, Tratta Milano - Verona, Lotto funzionale Brescia est – Verona*" possano essere approvate direttamente dal Soggetto Aggiudicatore
- con Determina Direttoriale prot. n. 84 del 16/03/2021, previo il Parere n. 61 del 15/02/2021 della Commissione è stata determinato che, in merito agli aspetti ambientali di competenza, che sussistono le condizioni di cui all'art. 169, c. 3, D. Lgs. 163/2006

per cui le proposte di varianti localizzative V2, V5 e V12 relative al progetto esecutivo dell'opera "*Linea AV/AC Torino - Venezia, Tratta Milano - Verona, Lotto funzionale Brescia est – Verona*" possano essere approvate direttamente dal Soggetto Aggiudicatore

- con Determina Direttoriale prot. n. 93 del 23/03/2021, previo il Parere n. 67 del 5/03/2021 della Commissione è stata determinato che, in merito agli aspetti ambientali di competenza, sussistono le condizioni di cui all'art. 169, c. 3, D. Lgs. 163/2006 per cui le proposte di varianti M4, M6, M11, M14, M19, M24, M27, M33, M16, M18, M20, M23, M32, M34, M35, M36, M38, M39, M41, M42, M43 e M46 relative al progetto esecutivo dell'opera "*Linea AV/AC Torino - Venezia, Tratta Milano - Verona, Lotto funzionale Brescia est – Verona (escluso nodo di Verona)*" possano essere approvate direttamente dal Soggetto Aggiudicatore
- con Determina Direttoriale prot. MATTM-DEC-2021-0000234 del 9/07/2021, previo Parere n. 105 del 7/06/2021 della Commissione è stata determinato che, in merito agli aspetti ambientali di competenza, che sussistono le condizioni di cui all'art. 169, c. 3, D. Lgs. 163/2006 per cui le proposte di varianti non localizzative M1 e M44 relative al progetto esecutivo dell'opera "*Linea AV/AC Torino - Venezia, Tratta Milano - Verona, Lotto funzionale Brescia est – Verona*" possano essere approvate direttamente dal Soggetto Aggiudicatore
- con Determina Direttoriale prot. MATTM-DEC-2021-0000224 del 5/07/2021, previo il Parere n. 106 del 7/06/2021 della Commissione è stata determinato che, in merito agli aspetti ambientali di competenza, che sussistono le condizioni di cui all'art. 169, c. 3, D. Lgs. 163/2006 per cui la proposta di variante non localizzative M51- ANCAP relativa al progetto esecutivo dell'opera "*Linea AV/AC Torino - Venezia, Tratta Milano - Verona, Lotto funzionale Brescia est – Verona*" possa essere approvate direttamente dal Soggetto Aggiudicatore
- con Determina Direttoriale prot. MATTM-DEC-2021-0000267 del 27/07/2021, previo il Parere n. 128 del 6/07/2021 della Commissione è stata determinato che, in merito agli aspetti ambientali di competenza, che sussistono le condizioni di cui all'art. 169, c. 3, D. Lgs. 163/2006 per cui le proposte di varianti localizzative V4 e V15 relative al progetto esecutivo dell'opera "*Linea AV/AC Torino - Venezia, Tratta Milano - Verona, Lotto funzionale Brescia est – Verona*" possano essere approvate direttamente dal Soggetto Aggiudicatore

RILEVATO inoltre che:

- La prima sub-tratta della linea Milano-Verona, da Treviglio a Brescia, è stata realizzata dal Consorzio Cepav Due (nel ruolo di General Contractor), sulla base della Convenzione sottoscritta nel 1991 con TAV (ora incorporata in RFI) ed ENI, e aperta al traffico commerciale a dicembre 2016. Si segnala che la stessa Convenzione aveva stabilito che Italferr assumesse il ruolo di Alta Sorveglianza.
- Il 16.09.2014 RFI ha trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) la "Relazione Lotti Costruttivi", con annessi crono-programma dei lavori e relativi fabbisogni annuali, del progetto relativo alla linea ferroviaria AV/AC Brescia-Verona; con la stessa nota RFI ha trasmesso anche gli elaborati del Progetto Definitivo (PD) di competenza del GC per l'avvio dell'iter autorizzativo.

- Sulla base di quanto sopra, a settembre 2014 sono state avviate quattro distinte procedure:
 - la Conferenza di Servizi ai sensi dell'art. 168 del D.lgs 163/2006;
 - la Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 183 del D.Lgs 163/2006;
 - la Verifica di Ottemperanza ai sensi dell'art.185 del D.Lgs 163/2006;
 - la Pubblica Utilità ai sensi dell'art. 166 del Dlgs 163/2006.
- La Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) è stata avviata il 25.09.2014 sulle opere oggetto di variazioni sostanziali rispetto al progetto preliminare, con trasmissione dell'istanza al MATTM e invio del progetto agli enti competenti. Nell'ambito di questa procedura il GC ha contro dedotto le 722 osservazioni pervenute dai privati cittadini che sono state accolte per il 54% dei casi. La procedura di VIA si è conclusa il 17.04.2015 con il parere positivo di compatibilità ambientale del MATTM.
- La Verifica di Ottemperanza è stata avviata il 17.09.2014 presso il MATTM, al fine di verificare l'ottemperanza nel progetto definitivo delle prescrizioni indicate dal CIPE nella propria delibera n. 120/2003 sul progetto preliminare. Il MATTM ha emesso in data 22.02.2016 il Decreto Direttoriale con parere positivo conclusivo sulla verifica di ottemperanza.
- La Pubblica Utilità è stata avviata il 26.09.2014 e Italferr ha curato la pubblicazione sui quotidiani avvenuta alla stessa data. A riscontro delle 758 osservazioni ricevute da enti e privati cittadini, il GC e Italferr hanno congiuntamente redatto il documento di contro-deduzioni, con il quale si riscontravano positivamente il 53% delle richieste; tale documento è stato trasmesso da RFI al MIT il 24.06.2016.
- In data 1.05.2016 il CIPE ha reiterato il vincolo preordinato all'esproprio.
- Nella seduta del 10 luglio 2017 il CIPE ha emesso la Delibera n. 42 di approvazione del progetto con prescrizioni (pubblicata il giorno 24 marzo 2018 sulla G.U serie generale n. 70), che recepisce gli esiti delle procedure sopra descritte e stralcia il cd "shunt" (ossia il tratto di linea AV che era previsto tra Brescia Ovest e Brescia est, con un percorso di circa 30 km a sud della città di Brescia) e approva la realizzazione del lotto funzionale Brescia Est -Verona così costituito:
 - un primo lotto costruttivo comprensivo delle opere civili dalla pk 100+551 alla pk 140+780, oltre all'Interconnessione di Verona Merci, quindi per una lunghezza complessiva di circa 42 km di linea;
 - un secondo lotto costruttivo che dalla pk 100+551 raggiunge dopo 5,5 km circa la linea storica verso Brescia affiancandosi a quest'ultima; in questo lotto costruttivo sono inoltre comprese le attività di armamento ed impianti tecnologici per tutta la tratta.
- La Delibera CIPE del 10.07.2017 prescrive inoltre di avviare la progettazione del quadruplicamento della attuale linea Brescia est-Brescia Centrale, in prosecuzione della linea AV verso Brescia, per circa 11 km.
- Rispetto al progetto definitivo d'ingresso in Conferenza dei Servizi (nel seguito CdS), il nuovo assetto progettuale risulta modificato, oltre che dagli esiti di CdS e relative prescrizioni CIPE, anche da alcune variazioni tecniche apportate a seguito degli

approfondimenti in fase di progettazione esecutiva e del confronto tecnico tra GC ed Italferr e dall'accoglimento di alcune osservazioni pervenute nel corso della procedura di pubblica utilità.

Quanto sopra ha dato luogo a una serie di varianti progettuali, che sono state raggruppate in pacchetti omogenei, dove, all'interno di ciascun pacchetto, le opere costituiscono interventi riferibili o a un ambito territoriale circoscritto o, in alcuni casi, rappresentano interventi diffusi sulla tratta ma omogenei sotto il profilo della modifica.

Le variazioni al progetto sono risultate per la maggior parte di tipo non localizzativo ed in misura minore di tipo localizzativo. Sono state conseguente attivate due tipologie di procedure autorizzative distinte:

1. procedura per le varianti non localizzative ai sensi dei comma 3 e 4 dell'art. 169 del D.Lgs.163/2006;
2. procedura per le varianti localizzative ai sensi dei comma 3 e 5 dell'art. 169 del DLgs 163/2006.

Con i precedenti pareri della Commissione n. 3045 del 14.06.2019 e n. 3351 del 23.04.2020 sono state analizzate 16 proposte di varianti non localizzative per le quali è stata verificata la sussistenza per gli aspetti ambientali di competenza, delle condizioni di cui all'art. 169, comma 4, del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii., per l'approvazione da parte del Soggetto Aggiudicatore. Con il parere della Commissione n. 14 del 20.08.2020 sono state analizzate 2 proposte di varianti localizzative per le quali non è stata verificata la sussistenza per gli aspetti ambientali di competenza, delle condizioni di cui all'art. 169, comma 3, del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii e che gli elementi presentati non consentono di formulare parere in relazione alla valutazione di impatto ambientale ai sensi del comma 5 del medesimo articolo e dell'art. 166.

Con i precedenti pareri della Commissione n. 3045 del 14.06.2019, n. 3351 del 23.04.2020, n. 67 del 5/3/2021, n. 105 del 7/06/2021 e n. 106 del 7/06/2021, sono state analizzate 41 proposte di varianti non localizzative per le quali è stata verificata la sussistenza per gli aspetti ambientali di competenza, delle condizioni di cui all'art. 169, comma 4, del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii., per l'approvazione da parte del Soggetto Aggiudicatore.

Con i pareri della Commissione n. 21 del 30/11/2021, n. 61 del 15/2/2021 e n.128 del 6/7/2021 sono state analizzate le proposte di varianti localizzative V3 e V7 e V2, V5, V12, V14 e V15 rispettivamente per le quali è stata verificata la sussistenza per gli aspetti ambientali di competenza, delle condizioni di cui all'art. 169, comma 3, del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii e che gli elementi presentati non consentono di formulare parere in relazione alla valutazione di impatto ambientale ai sensi del comma 5 del medesimo articolo e dell'art. 166.

Oggetto del presente parere sono ulteriori n.2 varianti localizzative codificate V17 e V18 relative al lotto costruttivo n. 2. Tali varianti sono localizzative in quanto ai sensi del comma 3 dell'art. 169 del Dlgs 163/2006 risultano, in parte, esterne al corridoio individuato dal CIPE in sede di approvazione del progetto ai fini urbanistici (vincolo reiterato da ultimo con Delibera CIPE del 1 maggio 2016) o comunque alle zone di rispetto previste dall'art. 12, comma 2, del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, di cui al DPR 8 giugno 2001, n. 327, e successive modifiche ed integrazioni.

- V17: nuovo cavidotto AT da cabina derivazione Terna a SSE di Desenzano nel Comune di Pozzolengo;
- V18: ampliamento SSE esistente di San Marco nel Comune di Calcinato.

Dette varianti localizzative sono sottoposte all'iter previsto dai commi 3 e 5, art. 169 del Dlgs 163/2006.

Nello specifico, oggetto della variante localizzativa V17 è il nuovo collegamento in cavo interrato a 132 kV in corrente alternata tra la futura sottostazione elettrica TERNA, ubicata nel Comune di Pozzolengo (BS), e la futura sottostazione elettrica AV/AC 132kV che sarà realizzata nello stesso Comune in adiacenza alla sede ferroviaria. Essa deriva dalla prescrizione n.42 della Delibera CIPE.

La variante localizzativa V18 consiste nell'ampliamento della SSE Ponte San Marco, al fine di consentire l'inserimento di un ulteriore trasformatore 132 kV / 3 kV e di un gruppo di conversione 5,4 MW all'interno del fabbricato esistente, finalizzati all'alimentazione elettrica della nuova tratta ferroviaria nel tratto Rezzato-Lonato prevista nel progetto della linea AV/AC Brescia-Verona.

Il Proponente ha proceduto a una analisi ambientale condotta secondo la medesima metodologia nelle precedenti istanze sia per le varianti non localizzative che per quelle localizzative, che si basa su un sistema semplificato descritto dal Proponente come *"ibrido, che prevede l'utilizzo di check-list (sì/no motivati) per un quadro conoscitivo ambientale generale, poi approfondito con riferimenti più di dettaglio-sito specifici, e tabelle di analisi pressioni-vulnerabilità componente per componente, completate da tabelle con valutazioni complessive di sintesi variante per variante"*.

Ciò nell'intento dichiarato di analizzare la situazione attuale del territorio e dell'ambiente e, allo stesso tempo, di condurre tutte le valutazioni, in forma descrittiva e sintetica/tabellare, necessarie all'espressione di giudizio in merito al grado di significatività delle potenziali interferenze (positivo/di miglioramento, nullo/trascurabile, moderato, significativo) sia per la fase di costruzione / cantierizzazione che di esercizio delle opere.

Il principio adottato è stato quello di scomporre:

1. la *sfera ambientale* in singole componenti (specificatamente: popolazione e salute umana; biodiversità, con particolare attenzione alle specie e agli habitat protetti in virtù della direttiva 92/43/CEE e della direttiva 2009/147/CE; territorio, suolo, acqua, aria e clima; beni materiali, patrimonio culturale, paesaggio);
2. il progetto (*varianti*) nelle diverse sub-varianti costituenti, applicando su queste ultime le valutazioni del caso, determinando a valle di questo lavoro gli esiti complessivi come contributo-somma dei singoli giudizi attribuiti.

Analogo approccio è stato seguito suddividendo le macro-attività (di cantiere) nelle costituenti micro-attività e attribuendo giudizi valutativi di significatività su queste ultime per poi operare valutazioni globali su tutte le componenti in qualità di contributo-somma delle singole valutazioni micro-fase per micro-fase e componente per componente.

Come riferimento per conformare il metodo d'indagine-valutazione per la sezione conoscitiva è stato utilizzato il Decreto Direttoriale del MATTM n. 239 del 03/08/2017 "Contenuti della modulistica necessaria ai fini della presentazione delle liste di controllo di cui all'articolo 6, comma 9, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dall'articolo 3 del decreto legislativo 16 giugno 2017, n. 104". In particolare è stata utilizzata la Tabella 8 "Aree sensibili e/o vincolate", per indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno di zone/aree con determinate caratteristiche ivi indicate, per le

quali si richiede, nel caso di risposta affermativa (ricade totalmente/parzialmente), di specificare la denominazione della zona/area e la distanza dall'area di progetto; viceversa, nel caso di risposta negativa (non ricade neppure parzialmente) di fornire comunque una breve descrizione ed indicare se essa è localizzata in un raggio di 15 km dall'area di progetto.

La "Relazione di significatività ambientale" predisposta dal proponente è stata strutturata come segue: la prima parte della relazione è dedicata all'identificazione dell'ambito territoriale interessato, predisponendo una apposita cartografia in scala 1:25.000 in cui sono ubicate le opere in variante sul territorio; completato l'esame progettuale, nella relazione si passa alla valutazione ambientale della variante mediante la caratterizzazione del quadro ambientale nello stato ante operam e la valutazione delle potenziali interferenze delle fasi di costruzione e di esercizio con riferimento a tutte le componenti ambientali.

Per quanto riguarda la gestione delle **terre e rocce da scavo (TRS)** e dei **materiali a rifiuto** per la tratta AV Brescia – Verona questi sono oggetto di apposita procedura ai sensi del DM 161/2012 presso il MATTM ID-VIP-3045, a cui si rimanda anche per la documentazione disponibile sul sito MATTM. Il relativo Piano di Utilizzo delle Terre (PUT) è stato approvato con il provvedimento MATTM n. 208 del 10/07/20, notificato al Consorzio in data 14/07/20.

Per quanto riguarda le attività sulle varianti, già il precedente PUT ed il conseguente parere della CTVIA-VAS, specificava in proposito, nel *par. 4.2 Resoconto generale degli esiti delle indagini ante-operam sui MDS*, che *“non è stato possibile completare tutte le indagini programmate che, ad ogni modo, saranno effettuate nelle fasi successive del progetto, come ad es. nei riguardi della futura progettazione dell'elettrodotto da parte di Terna”*.

Fatte salve le indicazioni gestionali inserite all'interno del SGA ISO 14001:2015 del Consorzio, il riferimento principale per i materiali da scavo è il citato PUT redatto ai sensi del DM 161/2012. L'esame delle opere in variante evidenzia che, ai sensi dell'art. 8 del DM 161/12 e stante la natura di quanto proposto:

- a) l'aumento del volume in banco oggetto del PUT è di gran lunga inferiore al 20% della quantità totale prevista originariamente (inferiore a 1.800.000 m³);
- b) non vi sono modifiche degli elenchi dei siti di destinazione, inseriti nel PUT;
- c) non vi sono modifiche degli elenchi dei depositi intermedi, inseriti nel PUT approvato;
- d) si confermano l'uso delle stesse tecnologie di scavo.

Non ricorrono dunque le condizioni per la revisione del PUT e per la successiva approvazione ministeriale.

Da un punto di visto analitico e di ubicazione dei sondaggi, da ritenere rappresentativi per l'intervento in oggetto, sono state pertanto richiamate le risultanze precedenti, prodotte da laboratorio accreditato ed eseguite in conformità a quanto previsto dall'All.2 del DM 161/2012.

In aderenza a quanto previsto dalle prescrizioni della Delibera CIPE n. 42/17, l'intera opera ferroviaria è oggetto di un esteso programma di monitoraggio ambientale (PMA) che riguarda le Acque superficiali e sotterranee, il Rumore, le Vibrazioni, l'Atmosfera, i Campi elettromagnetici, il Suolo, la Vegetazione, la Fauna, gli Ecosistemi ed il Paesaggio. Il PMA è predisposto e verificato costantemente insieme ad Arpa Lombardia, Arpa Veneto ed ISPRA nell'ambito delle attività governate dall'Osservatorio Ambientale. Attualmente, è stata completata la fase ante operam i cui esiti sono stati già trasmessi anche al MATTM, prima di

avviare le diverse attività in cantiere. Sono in atto, in accordo con le istruttorie documentali del Nucleo Tecnico, i monitoraggi ambientali di corso d'opera. Le attività del monitoraggio ambientale sono anche riscontrabili sul sito WEB (con sezione pubblica e sezione riservata): <http://www.osservatoriambientali.it>.

Di seguito, per ciascuna delle varianti localizzative oggetto della presente procedura, si riporta:
 i) la corografia a scala 1:25.000, nella quale è indicata l'ubicazione delle varianti con la relativa sigla identificatrice; ii) le planimetrie di dettaglio in cui sono riportate le soluzioni previste nel progetto definitivo (PD) in colore blu e nel progetto esecutivo (PE) di variante in colore rosso; iii) le ortofoto con indicazione delle opere previste nel PD e (in variante) nel PE. Inoltre, l'area oggetto di variante è evidenziata da uno sfondo giallo.

Variante: V17 – nuovo cavidotto AT da cabina derivazione Terna a SSE di Desenzano nel Comune di Pozzolengo

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

Località: Comune di Comune di Pozzolengo (BS)

Il progetto definitivo di CdS: Nella configurazione di PD non era previsto il collegamento alla SSE Desenzano.

Variazioni e relativa origine:

Oggetto della variante di progetto è la realizzazione di un nuovo cavidotto AT 132 kV - DT in corrente alternata tra la futura sottostazione elettrica Terna ubicata in Comune di Pozzolengo (BS) e la futura sottostazione elettrica AV/AC 132kV che sarà realizzata nello stesso Comune in adiacenza alla sede ferroviaria, per una lunghezza complessiva di 2,55 km (Fig.1).

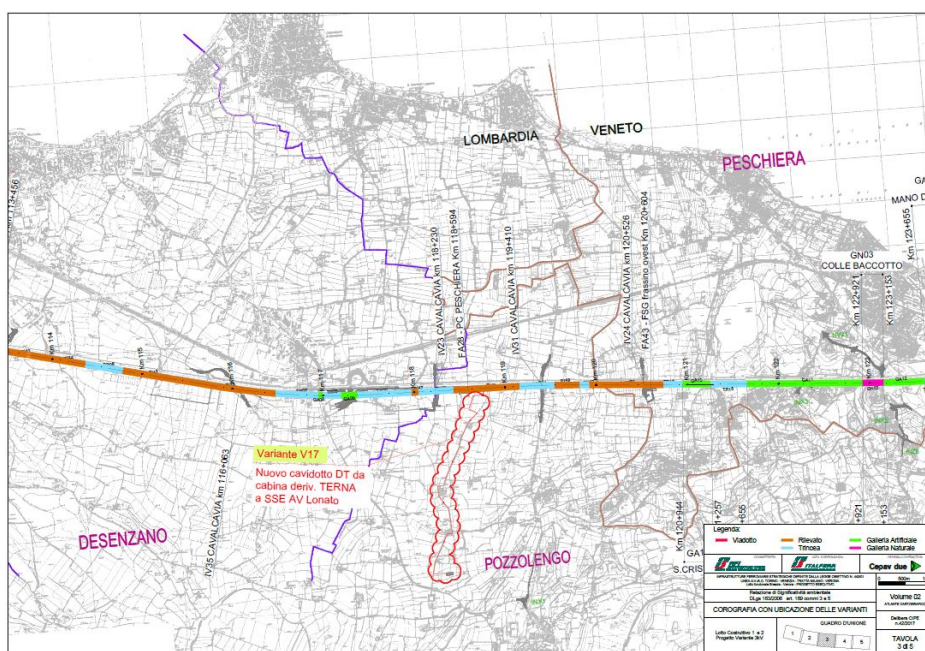


Fig.1 - Individuazione variante V17 nell'ambito del progetto complessivo (da Atlante cartografico di PE)

ID_6199 - Linea AV/AC Torino – Venezia - Tratta AV/AC Milano – Verona Lotto funzionale Brescia est – Verona (escluso nodo di Verona) - Varianti cod. V17, V18
 Variante ex Art. 169 Dlgs n. 163/2006

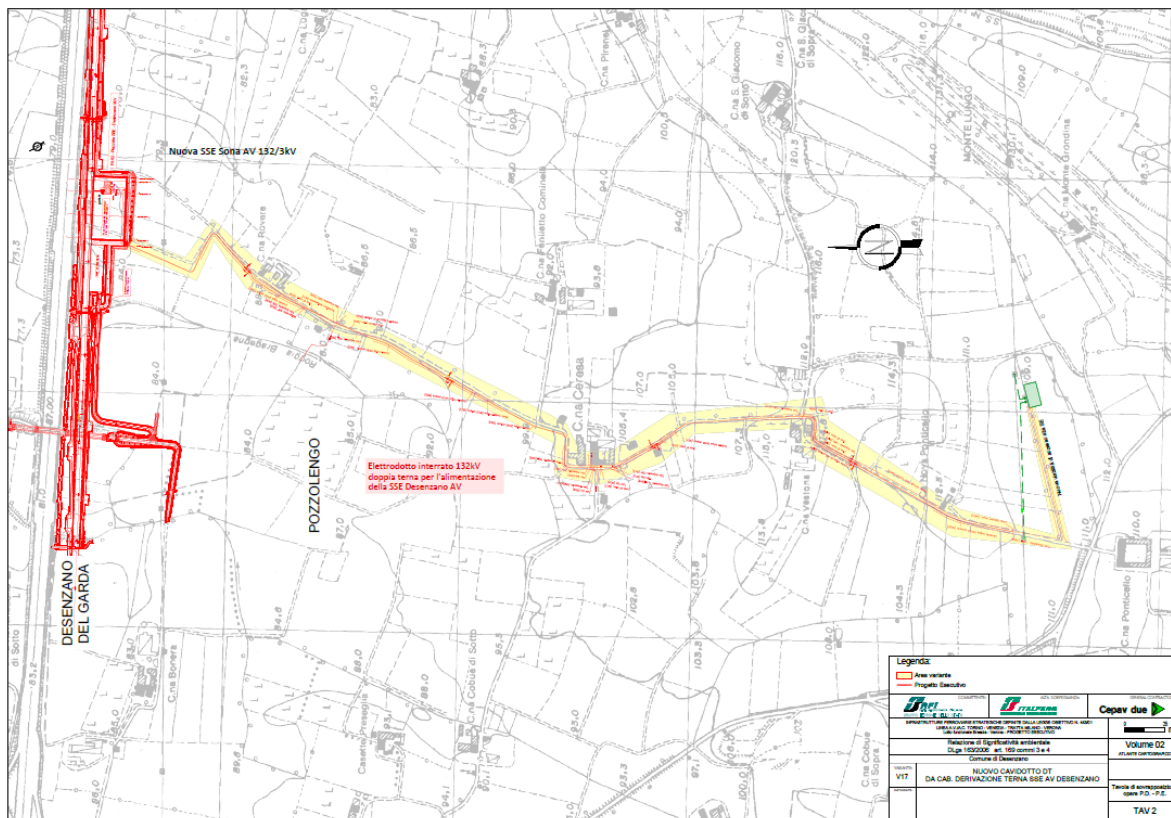


Fig.2 - Sovrapposizioni e ortofoto della soluzione di PD e della variante V17 di PE (da Atlante cartografico di PE)

L'area geografica interessata dal progetto (Fig.2) si colloca nella Bassa Pianura Padana, a sud del lago di Garda e interessa unicamente il territorio comunale di Pozzolengo, in provincia di Brescia. Il sito è inserito in una zona esclusivamente residenziale e agricola a scarsa densità abitativa, compresa tra l'autostrada A4 e la linea 132 kV da cui viene tratta l'alimentazione. Il nuovo cavidotto si è reso necessario a seguito della variazione del sistema di alimentazione elettrica della linea AV / AC da 25 kV c.a. (soluzione di PD) a 3 kV c.c. chiesto da RFI.

Come si evince dalla sintesi degli esiti dell'analisi ambientale condotta dal Proponente e relativa alle due fasi di costruzione e di esercizio, il giudizio di potenziale interferenza ambientale delle modifiche localizzative relative alla variante V17 esaminate che si originano soprattutto dalle prescrizioni CIPE contenute nella Delibera n.42/2017, è risultato trascurabile nella fase di realizzazione e nullo in quella di esercizio:

N.	OGGETTO DELLA VARIANTE	ORIGINE	VOLUME/CAPITOLO	COMUNE	PROVINCIA
V17	NUOVO CAVIDOTTO DT DA CAB. DERIVAZ. TERNA A SSE AV/DESENZANO	Delibera CIPE G.C-IF	VOL. 3 CAP. 1	POZZOLENGO	BS

FASE DI CANTIERE											
SUBVARIANTI		Interferenza acque superficiali	Interferenza flora, fauna e habitat naturali	Interferenza beni storici, architettonici, naturali e paesaggistici	Interferenza suolo/sottosuolo	Interferenza acque sotterranee	Interferenza atmosfera	Interferenza rumore	Interferenza vibrazioni	Interferenza elettromagnetismo	Interferenza salute pubblica
RIF	DESCRIZIONE										
V17	Nuovo cavidotto AT 132 kV - DT - da cabina di derivazione TERNA a SSE AV/AC Desenzano	-2	-1	-2	-1	-1	-1	-1	-1	0	-1
V17	Significatività dell'impatto globale sulla componente - Fase di cantiere	-2	-1	-2	-1	-1	-1	-1	-1	0	-1
	Giudizio complessivo di significatività della variante - Fase di cantiere	-1		TRASCURABILE							

FASE DI ESERCIZIO											
SUBVARIANTI		Interferenza acque superficiali	Interferenza flora, fauna e habitat naturali	Interferenza beni storici, architettonici, naturali e paesaggistici	Interferenza suolo/sottosuolo	Interferenza acque sotterranee	Interferenza atmosfera	Interferenza rumore	Interferenza vibrazioni	Interferenza elettromagnetismo	Interferenza salute pubblica
RIF	DESCRIZIONE										
V17	Nuovo cavidotto AT 132 kV - DT - da cabina di derivazione TERNA a SSE AV/AC Desenzano	0	0	0	0	-1	0	0	0	-2	0
V17	Significatività dell'impatto globale sulla componente - Fase di esercizio	0	0	0	0	-1	0	0	0	-2	0
	Giudizio complessivo di significatività della variante - Fase di esercizio	0		NULLO							

Legenda Gradi di giudizio significatività della potenziale interferenza	Positivo (+1)	Nulla (0)	Trascurabile (-1, -2)	Moderato (da -3 a -6)	Significativo (da -7 a -9)
---	---------------	-----------	-----------------------	-----------------------	----------------------------

Nel seguito sono indicate le principali conclusioni delle valutazioni eseguite dal Proponente, con riferimento alle componenti ambientali analizzate.

ACQUE SUPERFICIALI

Le opere in variante si inseriscono all'interno di un contesto caratterizzato da canali appartenenti al reticolo idrografico minore del territorio comunale interessato dalle opere stesse. In particolare, esse interferiscono con un influente della Roggia Bragagna e con un altro corpi

idrico più a sud. In fase di costruzione, tali interferenze saranno gestite mediante interventi di mitigazione (garanzia di continuità della distribuzione irrigua e delle funzioni di drenaggio, assenza di sversamenti di fluidi di cantiere, ripristini idraulici a fine cantiere).

E' quindi possibile valutare trascurabili i potenziali impatti sui corpi idrici esistenti dovuti alla modifica introdotta dal PE nella fase di costruzione. Per quanto riguarda la fase di esercizio è possibile attribuire un giudizio nullo dei potenziali impatti, in quanto il cavidotto non produce scarichi nei corpi idrici superficiali.

FLORA, FAUNA E HABITAT NATURALI

Il progetto non interessa elementi significativi della Rete Ecologica. Il territorio comunale di Pozzolengo su cui insiste l'opera in progetto non è interessato dalla presenza di siti appartenenti alla rete Natura 2000. L'intervento in progetto non interessa ambiti con presenza di elementi forestali rilevanti (boschi).

I monitoraggi ante-operam del PMA (Piano di Monitoraggio Ambientale) sulle componenti "fauna" e "vegetazione" effettuati nelle stazioni più prossime al sito di progetto possono essere considerati rappresentativi per l'area di riferimento in cui si inserisce il progetto e fungere da base per confronti con l'evoluzione della componente nelle fasi successive (durante i lavori e post operam).

Con riferimento specifico al contesto in cui si inserisce l'opera, l'impatto sulla componente è da ritenersi quindi trascurabile in fase di esecuzione dei lavori, in quanto la variante progettuale dell'opera non interferisce con aree di particolare valore.

In fase di esercizio, l'impatto dell'opera in variante nel suo insieme è classificabile come neutro, poiché la realizzazione di un nuovo cavidotto interrato non interferisce in alcun modo con la componente analizzata.

BENI STORICI, ARCHITETTONICI, NATURALI E PAESAGGISTICI

Per quanto riguarda la componente paesaggistica, il progetto non interessa aree tutelate ai sensi del D.lgs. 42/2004.

L'impatto che ne deriva è da ritenersi trascurabile in fase di esecuzione dei lavori, in quanto l'opera non interferisce direttamente con aree di interesse architettonico, naturale o paesaggistico.

In fase di esercizio, l'impatto dell'opera in variante nel suo insieme è classificabile come nullo, in quanto l'opera non interferisce in alcun modo con la componente.

SUOLO

L'impatto sulla componente in fase di costruzione è trascurabile, mentre in fase di esercizio è nullo, considerando che l'opera non interferisce con siti contaminati da bonificare, anche tenuto conto degli accorgimenti che saranno applicati in accordo al PUT redatti ai sensi del D.M. 161/2012, già approvato, anche con riferimento alle attività di ripristino delle aree occupate temporaneamente.

ACQUE SOTTERRANEE

L'area oggetto dell'intervento in variante non è soggetta a vincoli per le acque sotterranee, né ricade in aree interessate da alluvioni. Con riferimento all'analisi delle misure disponibili relative alla soggiacenza delle acque di falda, si rileva che questa passa da valori minimi compresi tra 2 e 3 m al di sotto del p.c., nella parte centrale del tracciato, fino a profondità tra 3

e 5 m, nella parte a nord dello stesso. Possibili potenziali impatti sulle acque sotterranee dovuti alla variante in fase di costruzione saranno evitati mettendo a punto procedure di cantiere che evitino lo sversamento di fluidi inquinanti (lubrificanti, solventi, etc.).

Le opere oggetto della variante non ricadono in aree sottoposte a vincolo idrogeologico e a rischio individuate dal PAI e dal PGRA.

E' possibile quindi valutare trascurabili i potenziali impatti relativi alla fase di costruzione. Per la fase di esercizio è previsto nell'ambito del P.M.A – LC2 (Piano di Monitoraggio Ambientale del Livello di Conoscenza 2), che la componente acque sotterranee, in un punto a nord del tracciato, sia oggetto di monitoraggio in fase post-operam.

ATMOSFERA

Per un confronto con i limiti normativi di qualità dell'aria dettati dal D.Lgs 155/2010 è stato utilizzato il metodo proposto dalle Linee Guida ARPAT, confrontando il valore di emissione ottenuto con i valori di soglia di emissione indicati nelle citate linee guida. Considerando il valore di emissione complessivo stimato pari a 55 g/h, viene confermata la piena compatibilità ambientale dell'intervento nei confronti dei ricettori individuati.

In ogni caso, verranno seguite procedure di cantiere atte a limitare fenomeni di produzione/dispersione di sostanze polverulente, quali:

- transito a velocità contenute dei mezzi pesanti circolanti all'interno dell'area di cantiere (aree non asfaltate) al fine di ridurre al minimo fenomeni di risospensione del particolato;
- spegnimento dei macchinari durante le fasi di non attività;
- utilizzo di mezzi/autoveicoli recenti, che garantiscono minori emissioni di sostanze inquinanti in atmosfera;
- copertura dei carichi durante le fasi di trasporto;
- umidificazione delle aree soggette a lavorazioni comportanti produzione di materiali polverulenti;
- adeguato utilizzo delle macchine per il movimento terra (limitazione delle altezze di caduta del materiale movimentato e attenzione durante le fasi di carico dei camion);
- posizionamento di barriere antipolvere mobili costituite da tessuto-non-tessuto ad elevato coefficiente di abbattimento di polveri.

Pertanto, è possibile confermare la trascurabilità dei potenziali effetti della fase di cantiere, che hanno peraltro carattere temporaneo, estensione limitata all'intorno del cantiere stesso e sono reversibili.

In merito alla fase di esercizio, è stato attribuito un grado di giudizio nullo nella fase di gestione dell'intervento, in dipendenza della tipologia stessa dell'intervento (linea elettrica interrata), che consente di escludere emissioni di inquinanti atmosferici.

RUMORE E VIBRAZIONI

In conseguenza delle valutazioni fatte sulla propagazione del rumore dell'attività di cantiere, con particolare riferimento ai possibili ricettori residenziali più esposti, è possibile valutare trascurabili i potenziali impatti attribuibili all'intervento nella fase di realizzazione, stimati considerando l'intervento nelle condizioni più cautelative. Anche in considerazione della tipologia di intervento non si prevedono impatti nella fase di esercizio.

ELETTROMAGNETISMO

La tipologia di intervento consente di escludere a priori qualsiasi criticità indotta dall'intervento sulla componente in oggetto nella fase di cantiere. In merito alla fase di esercizio, in considerazione delle valutazioni in merito alla determinazione delle DPA (Distanze di Prima Approssimazione), nonché degli interventi mitigativi (schermature) previsti nei confronti dei ricettori sensibili interessati dall'intervento, è possibile escludere criticità rilevanti e attribuire un giudizio della potenziale significatività dell'impatto nullo della variante in oggetto.

SALUTE PUBBLICA

In conseguenza dei risultati delle valutazioni condotte della possibile alterazione della qualità dell'aria potenzialmente inalata dai possibili ricettori residenziali più esposti, è possibile valutare trascurabili i potenziali impatti attribuibili all'intervento nella fase di costruzione. La tipologia di intervento consente altresì di escludere nella fase di esercizio variazioni della qualità dell'aria e pertanto criticità sulla salute pubblica.

Variante: V18 – ampliamento SSE esistente di San Marco nel Comune di Calcinato

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

Località: Comuni di Calcinato (BS) e Mazzano (BS)

Il progetto definitivo di CdS: La SSE Ponte San Marco esistente è situata alla pk 95+848 della linea Brescia-Verona, nel tratto Rezzato-Lonato, e si sviluppa su di un'area di circa 4.600 m², di cui 1.400 m² occupati dal reparto 132kV TERNA. L'impianto esistente alimenta la trazione elettrica della linea storica Brescia-Verona ed è dotato di 2 trasformatori 132kV/3kV e di due gruppi di conversione da 5,4MW installati all'interno di un fabbricato tecnologico in muratura avente superficie di circa 270 m². La SSE è collegata da una strada sterrata lunga 700 m alla viabilità ordinaria presso Via San Rocco nel comune di Mazzano.

Il progetto AV/AC Brescia-Verona prevede l'innesto della nuova tratta ferroviaria nel tratto Rezzato-Lonato mediante la realizzazione di un nuovo bivio ferroviario.

L'alimentazione degli impianti di trazione della nuova tratta sarà derivata in parte dalla linea storica in corrispondenza del nuovo bivio; ciò comporta un incremento del fabbisogno di potenza elettrica e pertanto la necessità di inserire nella SSE Ponte San Marco un ulteriore trasformatore 132kV/3kV e un gruppo di conversione 5,4MW all'interno del fabbricato esistente.

Variazioni e relativa origine:

L'intervento oggetto della variante V18 (Fig.3) si è reso necessario a seguito della variazione del sistema di alimentazione elettrica della linea AV/AC da 25 kVca (soluzione di PD) a 3 kVcc chiesto da RFI.

L'inserimento dei nuovi apparati richiede la necessità di ampliamento complessivo della SSE; gli interventi a tale scopo previsti in variante sono (Fig.4):

- modifica al layout interno del fabbricato e riposizionamento di alcune porte;
- ampliamento del reparto 132kV TERNA per l'inserimento di un ulteriore stallo 132kV;
- ampliamento del piazzale per complessivi 1.337 m² per alloggiare il trasformatore 132kV/3kV aggiuntivo e la nuova cabina MT/BT in unità prefabbricata esterna;

- realizzazione di viabilità perimetrale per circa 1.600 m², per permettere la movimentazione di 2 SSE ambulanti e di 1 jolly box necessari durante i lavori di ampliamento, in quanto il progetto prevede la messa fuori servizio del reparto 3kV esistente;
- adeguamento della strada sterrata di collegamento alla viabilità pubblica per tenere conto delle esigenze di trasporto delle SSE ambulanti e del jolly box, montati su carrello ferroviario.

L'adeguamento della strada sterrata non prevede modifiche alle opere idrauliche ovvero l'occupazione di nuove aree.

La sequenza realizzativa delle opere previste in variante prevede:

- l'adeguamento della strada sterrata di collegamento alla viabilità pubblica e la realizzazione della nuova viabilità perimetrale;
- il trasporto e l'installazione delle SSE ambulanti e del jolly box;
- la messa fuori servizio del reparto 3kV esistente;
- l'esecuzione dei lavori civili per la modifica del layout interno del fabbricato tecnologico, l'ampliamento del piazzale esistente e la realizzazione nuova recinzione;
- la realizzazione delle modifiche agli impianti tecnologici;
- le prove per la messa in servizio dei nuovi impianti;
- l'attivazione dei nuovi impianti e dismissione delle SSE ambulanti e del jolly box.

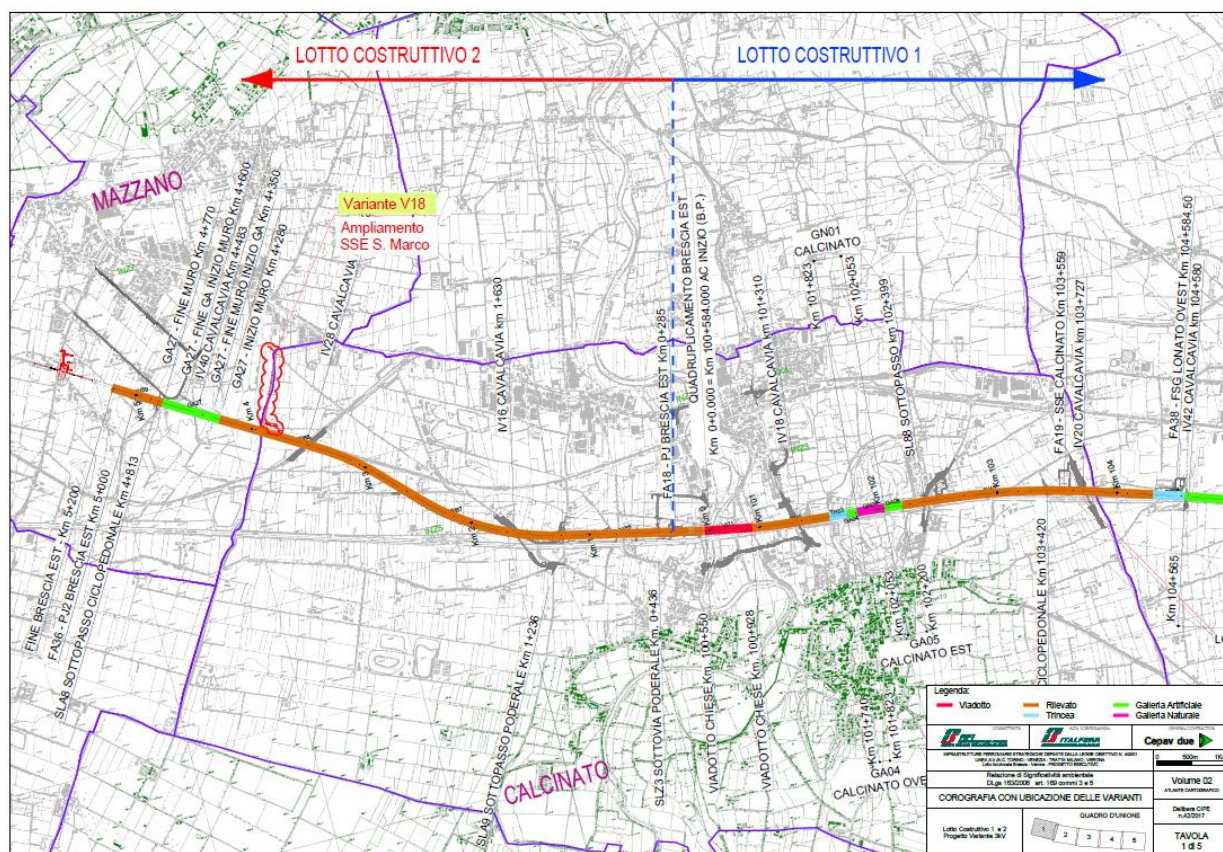


Fig.3 - Individuazione variante V18 nell'ambito del progetto complessivo (da Atlante cartografico di PE)

ID_6199 - Linea AV/AC Torino – Venezia - Tratta AV/AC Milano – Verona Lotto funzionale Brescia est – Verona (escluso nodo di Verona) - Varianti cod. V17, V18
 Variante ex Art. 169 Dlgs n. 163/2006

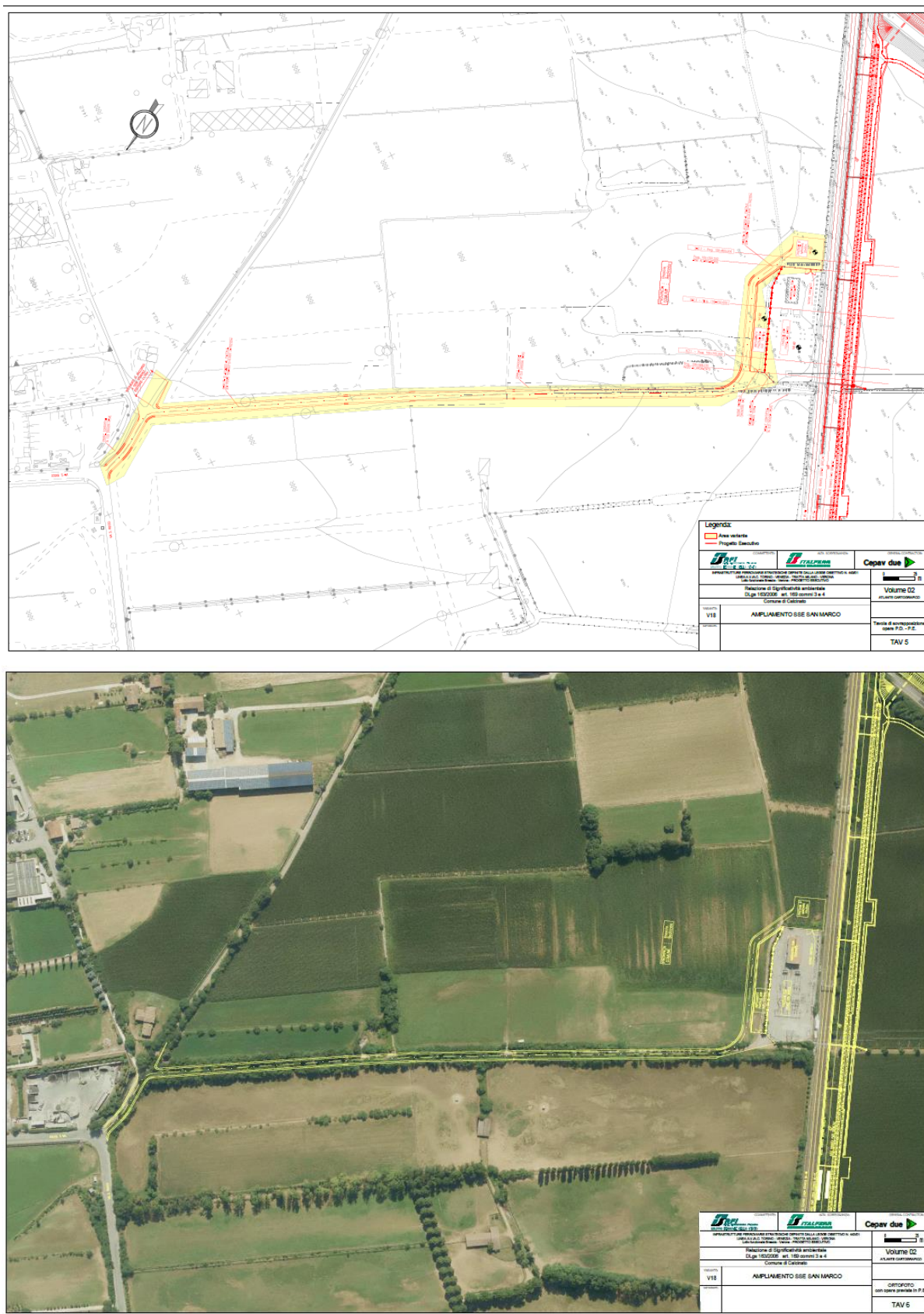


Fig.4 - Sovrapposizioni e ortofoto della soluzione di PD e della variante V18 di PE (da Atlante cartografico di PE)

Come si evince dalla sintesi degli esiti dell'analisi ambientale condotta dal Proponente e relativa alle due fasi di costruzione e di esercizio, il giudizio di potenziale interferenza ambientale delle modifiche localizzative relative alla variante V18 esaminate che si originano soprattutto dalle prescrizioni CIPE contenute nella Delibera n. 42/2017 (nn.180 e 181), è risultato nullo sia nella fase di cantiere, sia in quella di esercizio:

N.	OGGETTO DELLA VARIANTE	ORIGINE	VOLUME/CAPITOLO	COMUNE	PROVINCIA
1	AMPLIAMENTO SSE SAN MARCO	Delibera CIPE	VOL. 3	CALCINATO	BS

FASE DI CANTIERE											
SUBVARIANTI		Interferenza acque superficiali	Interferenza flora, fauna e habitat naturali	Interferenza beni storici, architettonici, naturali e paesaggistici	Interferenza suolo/sottosuolo	Interferenza acque sotterranee	Interferenza atmosfera	Interferenza rumore	Interferenza vibrazioni	Interferenza elettromagnetismo	Interferenza salute pubblica
RIF	DESCRIZIONE										
V18	ampliamento SSE San Marco	-2	-1	-1	-1	0	-1	-1	-1	0	-1
1	Significatività dell'impatto globale sulla componente - Fase di cantiere	-2	-1	-1	-1	0	-1	-1	-1	0	-1
	Giudizio complessivo di significatività della variante - Fase di cantiere	0		NULLO							

FASE DI ESERCIZIO											
SUBVARIANTI		Interferenza acque superficiali	Interferenza flora, fauna e habitat naturali	Interferenza beni storici, architettonici, naturali e paesaggistici	Interferenza suolo/sottosuolo	Interferenza acque sotterranee	Interferenza atmosfera	Interferenza rumore	Interferenza vibrazioni	Interferenza elettromagnetismo	Interferenza salute pubblica
RIF	DESCRIZIONE										
V18	ampliamento SSE San Marco	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1	Significatività dell'impatto globale sulla componente - Fase di esercizio	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Giudizio complessivo di significatività della variante - Fase di esercizio	0		NULLO							

Legenda Gradi di giudizio significatività della potenziale interferenza	Positivo (+1)	Nullo (0)	Trascurabile (-1, -2)	Moderato (da -3 a -6)	Significativo (da -7 a -9)
---	---------------	-----------	-----------------------	-----------------------	----------------------------

Appresso sono indicate le principali conclusioni delle valutazioni eseguite dal Proponente, con riferimento alle componenti ambientali analizzate.

ACQUE SUPERFICIALI

In merito alle caratteristiche principali della componente ambientale in oggetto emerge che nell'area interessata dai lavori di realizzazione dell'opera sono presenti corsi d'acqua facenti parte dei Reticoli Idraulici Minori di competenza comunale, con cui alcune delle opere previste in variante interferiscono.

L'interferenza verrà gestita tramite adeguamenti progettuali esecutivi di dettaglio che rendono l'interferenza di entità trascurabile, nonché interventi di mitigazione che saranno messi in atto durante la realizzazione delle opere e alla fine di questa (garanzia di continuità della distribuzione irrigua e delle opere di drenaggio, assenza di sversamenti di fluidi inquinanti, ripristino della funzionalità idraulica delle reti di fossi e canali interessati dal cantiere).

In fase di esercizio l'impatto della variante sulla componente acque superficiali è nullo, in quanto non sono previsti scarichi in corpi idrici superficiali.

FLORA, FAUNA E HABITAT NATURALI

In merito alle caratteristiche principali della componente ambientale in oggetto emerge che, nell'area interessata dai lavori di realizzazione dell'opera e sulle aree immediatamente limitrofe, non si rileva la presenza di elementi di particolare rilevanza ecologica, a scala locale, e non si ritiene necessario pianificare specifici approfondimenti e monitoraggi sito specifici, anche nelle fasi successive (durante i lavori e post-operam), poiché le stazioni di monitoraggio già attive possono essere considerate rappresentative per l'area di riferimento. In particolare, il progetto di variante non interessa elementi significativi della Rete Ecologica, né siti appartenenti alla rete natura 2000; inoltre non sono interessate aree prioritarie della biodiversità e ambiti con presenza di elementi forestali rilevanti (boschi).

I monitoraggi condotti nell'ambito del PMA ante-operam, per le componenti "vegetazione" e "fauna", eseguiti in corrispondenza delle stazioni più vicine al sito oggetto della variante, possono essere considerati rappresentativi dell'area di riferimento in cui si inserisce la variante stessa, fungendo da base per le analisi relative alle successive fasi di costruzione e post-operam. Con riferimento specifico al contesto in cui si inserisce l'opera, l'impatto sulla componente è da ritenersi quindi trascurabile in fase di esecuzione dei lavori e nullo in fase di esercizio.

BENI STORICI, ARCHITETTONICI, NATURALI E PAESAGGISTICI

Per quanto riguarda la componente paesaggistica, le opere in variante, che ricadono in buona parte all'interno del territorio comunale di Calcinato e solo marginalmente in quello del Comune di Mazzano, non interessano aree tutelate ai sensi del D.lgs. 42/2004.

L'impatto sulle componenti considerate è da ritenersi quindi trascurabile in fase di esecuzione dei lavori e nullo in fase di esercizio, in quanto l'opera non interferisce con aree di interesse architettonico, naturale o paesaggistico.

SUOLO

Con riferimento alle risultanze dell'analisi, l'impatto sulla componente è ritenuto trascurabile, in fase di costruzione, e nullo, in fase di esercizio, considerando che l'opera non interferisce con siti contaminati da sottoporre a bonifica e tenuto conto degli accorgimenti che saranno applicati, in accordo al PUT redatto ai sensi del D.M. 161/2012, già approvato, anche con riferimento alle attività di ripristino delle aree occupate temporaneamente.

ACQUE SOTTERRANEE

Dall'analisi delle fonti bibliografiche disponibili si rileva che l'area oggetto di variante è interessata da una falda freatica avente soggiacenza di circa 26-28 m al di sotto del p.c., a fronte di profondità di scavo delle opere in variante non superiori a 1 m dal p.c. Saranno rispettate inoltre modalità di cantiere atte a garantire l'assenza di sversamenti di fluidi inquinanti sul suolo e sottosuolo.

Inoltre la variante non interessa zone soggette a vincolo idrogeologico e non ricade in fasce classificate a rischio da PAI e PGRA.

La variante non interferisce quindi con le acque sotterranee né in fase di costruzione, né in fase di esercizio, trattandosi di intervento superficiale rispetto alla profondità della falda presente in loco.

ATMOSFERA

Per la valutazione del rispetto dei limiti normativi di qualità dell'aria previsti dal D.Lgs 155/2010 è stato utilizzato il metodo proposto dalle Linee Guida ARPAT, confrontando il valore di emissione ottenuto con i valori di soglia di emissione indicati nelle citate linee guida.

Considerando il valore di emissione complessivo stimato pari a 130 g/h e con riferimento ai due ricettori identificati in prossimità delle opere in variante, si è rilevata la piena compatibilità ambientale dell'intervento nei confronti del ricettore R2, mentre per il ricettore R1 la compatibilità potrà essere garantita attraverso interventi mitigativi, ordinari per attività di realizzazione di cantieri sostenibili), atti a limitare fenomeni di produzione/dispersione di sostanze polverulente che possono essere applicati qualora ritenuto necessario:

- transito a velocità contenute dei mezzi pesanti circolanti all'interno dell'area di cantiere (aree non asfaltate) al fine di ridurre al minimo fenomeni di risospensione del particolato;
- spegnimento dei macchinari durante le fasi di non attività;
- utilizzo di mezzi e autoveicoli che garantiscono limitate emissioni di sostanze inquinanti in atmosfera;
- copertura dei carichi durante le fasi di trasporto;
- umidificazione delle aree soggette a lavorazioni comportanti produzione di materiali polverulenti (eventuali zone di cumolo materiali, etc.);
- adeguato utilizzo delle macchine movimento terra (limitazione delle altezze di caduta del materiale movimentato e attenzione durante le fasi di carico dei camion);
- posizionamento di barriere antipolvere mobili costituite da tessuto-non-tessuto ad elevato coefficiente di abbattimento di polveri.

Si rileva in ogni caso la temporaneità delle criticità indotte dalla fase di cantiere, la loro estensione limitata all'intorno del cantiere stesso e la reversibilità del loro effetto, che cesserà al termine delle attività di realizzazione dell'opera, circostanze queste che comportano la trascurabilità dei potenziali effetti della fase di cantiere.

E' possibile quindi valutare trascurabili i potenziali impatti attribuibili all'intervento nella fase di cantiere (valutati considerando cautelativamente l'intervento nelle condizioni con e senza l'applicazione di interventi mitigativi ordinari per attività di realizzazione di cantieri sostenibili). In merito alla fase di esercizio non si prevedono interferenze tali da variare la qualità dell'aria in essere.

RUMORE E VIBRAZIONI

La valutazione è stata condotta facendo riferimento a due ricettori residenziali prossimi alle aree interessate dalla variante e del relativo cantiere, di cui il primo (R1) distante circa 30 m dall'area di cantiere relativa all'innesto della viabilità che conduce alla SSE San Marco, il secondo (R2) in direzione ovest distante circa 180 m dall'area di cantiere relativa alla viabilità che conduce alla SSE San Marco. Il ricettore R1 risulta essere un edificio "rustico" e pertanto potenzialmente non abitato.

La valutazione condotta ha evidenziato una possibile criticità per il ricettore R1, che ha tuttavia carattere temporaneo, estensione limitata all'intorno del cantiere stesso e carattere di reversibilità in quanto gli effetti eventualmente prodotti cesseranno al termine delle attività di realizzazione dell'opera.

Ai fini della minimizzazione della propagazione sonora, saranno comunque adottati accorgimenti di mitigazione, all'interno di procedure di gestione del cantiere "sostenibile" in termini ambientali:

- ove possibile, orientamento/localizzazione di impianti fissi più rumorosi alla massima distanza possibile dai limitrofi ricettori presenti;
- formazione nei confronti degli operatori al fine di evitare comportamenti inutilmente rumorosi;

- spegnimento dei macchinari, impianti, mezzi durante le attività in cui non è richiesto il loro impiego;
- scelta/utilizzo di macchinari dalle migliori prestazioni acustiche;
- ove possibile, posizionamento di barriere antirumore mobili.

In conseguenza delle valutazioni relative alla propagazione del rumore dell'attività di cantiere condotte con particolare riferimento ai possibili ricettori più esposti, possono essere ritenuti trascurabili i potenziali impatti attribuibili all'intervento nella fase di cantiere (valutati considerando cautelativamente l'intervento nelle condizioni con e senza l'applicazione di interventi mitigativi ordinari per attività di realizzazione di cantieri sostenibili). In merito alla fase di esercizio non si prevedono interferenze tali da variare le caratteristiche acustiche del contesto in essere.

ELETTROMAGNETISMO

La tipologia di intervento consente di escludere a priori qualsiasi criticità indotta dall'intervento sulla componente in oggetto.

SALUTE PUBBLICA

In applicazione della metodologia proposta nonché degli approfondimenti valutativi preliminari relativi alla valutazione della possibile alterazione della qualità dell'aria potenzialmente inalata dai possibili ricettori residenziali più esposti è possibile valutare trascurabili i potenziali impatti attribuibili all'intervento nella fase di realizzazione e nulli nella fase di esercizio.

Alla luce di quanto sopra si ritiene che il Proponente 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 è stata rivista e approfonditamente giustificata dal Proponente per ciascuna componente nella sezione di valutazione ambientale delle varianti.

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 *“Linea ferroviaria AV/AC Milano-Verona. Tratta AV/AC Brescia-Verona: lotto Funzionale Brescia Est-Verona (escludo Nodo di Verona). Varianti cod. V17 e V18,”* 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, comma 4, del D. Lgs. 163/2006 che, per quanto riguarda gli aspetti ambientali di competenza, sussistono le condizioni di cui al comma 3 dello stesso sopracitato art.169, perché le proposte di variante relative al progetto *Linea ferroviaria AV/AC Milano-Verona. Tratta AV/AC Brescia-Verona: lotto Funzionale Brescia Est-Verona (escludo Nodo di Verona)*. Varianti cod. V17 e V18, siano approvate direttamente dal Soggetto Aggiudicatore.

Il Presidente della Commissione

Cons. Massimiliano Atelli