



Ministero dell' Ambiente e della Sicurezza Energetica

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

* * *

Parere n. 559 del 19 aprile 2024

Progetto:	<p><i>Variante ex Art. 169 Dlgs n. 163/2006</i></p> <p><i>Linea ferroviaria AV/AC Milano-Verona. Tratta AV/AC Brescia-Verona: lotto funzionale Brescia Est-Verona (escluso Nodo di Verona). Variante cod. M48</i></p> <p>ID_VIP 11166</p>
Proponente:	<p><i>R.F.I — Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.</i></p>

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

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 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 Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020, del Ministro per la Transizione Ecologica n. 11 del 13 gennaio 2022 e del Ministro dell’Ambiente e della Sicurezza energetica n. 157 del 10 maggio 2023; n. 196 del 13 giugno 2023, n. 249 e 250 del 1° agosto 2023 e n. 286 del 1° settembre 2023

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 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;

DATO ATTO che:

- con nota del 20/02/2024, acquisita dalla Direzione Generale valutazioni Ambientali (di seguito Direzione) al prot. MASE-37377 del 27/02/2024, la Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.a, ha presentato istanza per l'avvio della procedura di Verifica Varianti, ai sensi dell’art. 169, cc. 3 e 4, del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii. per quanto applicabile ai

sensi dell'art. 225 del D.lgs. 36/2023, per la Variante M48 del progetto esecutivo “Tratta AV/AC Milano- Verona. Lotto Funzionale Brescia Est - Verona (escluso Nodo di Verona)” allegando documentazione progettuale in n. 3 copie su supporto digitale;

- il progetto esecutivo “Linea AV/AC Torino-Venezia, tratta Milano - Verona, *Lotto funzionale Brescia est - Verona - Lotto costruttivo 2*” è attualmente oggetto della procedura di Verifica di attuazione ex art. 185, cc. 6 e 7 del D.lgs. 163/2006, in fase di istruttoria tecnica, identificato con codice [ID: 5441].
- con nota prot. MASE-46343 del 11/03/2023, acquisita dalla Commissione con prot CTVA-3209 del 11/03/2024, la Direzione ha comunicato alla Commissione l’avvio dell’istruttoria relativa al procedimento di Verifica ai sensi dell’art. 169, cc. 3 e 4 del D. lgs. 163/2006 e ss.mm.ii. per quanto applicabile ai sensi dell'art. 225 del D.lgs. 36/2023, per la Variante M48 del progetto esecutivo “Tratta AV/AC Milano-Verona. Lotto Funzionale Brescia Est - Verona (escluso Nodo di Verona)” 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 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 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 05/12/2003 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 1”;
- ✓ 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. 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 I 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;

- con Determina Direttoriale prot. MATTM-DEC-2021-0000344 del 10/09/2021, previo il Parere n. 144 del 1/09/2021 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 varianti non localizzative M49 e M50 relative 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-2021-0000339 del 10/09/2021, previo il Parere n. 145 del 1/09/2021 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 V17 e V18 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-2021-0000338 del 10/09/2021, previo il Parere n. 146 del 1/09/2021 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 localizzativa M40 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. MASE-VA-DEC-2023-0000229 del 8/05/2023, previo il Parere n. 444 del 21/04/2023 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 localizzativa M54 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. MASE-VA-DEC-2023-0000217 del 2/05/2023, previo il Parere n. 445 del 21/04/2023 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 localizzativa V20 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. MASE-VA-DEC-2023-0000636 del 5/12/2023, previo il Parere n. 521 del 10/11/2023 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 localizzativa M55 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

Allo stato attuale, l’opera rientra tra gli interventi del Piano di Ripresa e Resilienza, approvato con il decreto legge n. 59/2021 (pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 108 del 7 maggio 2021).

Per tale intervento con DPCM del 16 aprile 2021, è stato nominato, ai sensi dell’art. 4, comma 1, del D.L. n. 32/2019, convertito con modificazioni dalla L. 55/2019, Commissario straordinario l’Ing. Vincenzo Macello, dirigente di RFI S.p.A.

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; 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 controdeduzioni, 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 01.05.2016 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.

Il 6 giugno 2018 è stato sottoscritto il Secondo Atto Integrativo tra RFI e Cepav due con il quale sono stati contrattualizzati la progettazione e la realizzazione del lotto costruttivo 1 della tratta AV Brescia est – Verona. Lo stesso Atto ha avuto efficacia il 6 luglio 2020 data di inizio delle attività a carico del General Contractor.

Con la delibera CIPE n. 68 del 2019 pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 63 il 10.03. 2020 è stato poi autorizzata il secondo lotto costruttivo della tratta AV Brescia est – Verona. Lo stesso secondo lotto costruttivo è stato quindi affidato al Consorzio Cepav due da RFI in data 17.04.2020.

- 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.

Sono state apportate – inoltre - modifiche al sistema di trazione elettrica (adozione del sistema a 3kV su tutto il tracciato di progetto della linea AV/AC) a seguito dell’«Analisi costi-benefici della nuova linea AV/AC Milano-Venezia. Tratta Brescia – Verona» pubblicata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il 3 luglio 2019, che, tra le conclusioni, segnala l’opportunità di modificare il sistema di alimentazione da 25kVca a 3kVcc in quanto «consentirebbe di conseguire una utilizzazione più flessibile del sistema a 4 binari con vantaggi per il trasporto dei pendolari». Il Ministero, con nota prot. 0003074 del 24.04.2020, invitava RFI ad avviare le attività di competenza al fine di procedere con la variante agli impianti di trazione

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, n. 3351 del 23.04.2020, n. 67 del 5/3/2021, n. 105 del 7/06/2021, n. 106 del 7/06/2021, n.144 e 146 del 1/9/2021 e n. 444 del 23/04/2023 e n. 521 del 10/11/2023 sono state analizzate 46 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, n.128 del 6/7/2021, n.145 del 1/9/2021 e n. 445 del 23/04/2023 sono state analizzate le proposte di varianti localizzative V3 e V7 e V2, V5, V12, V14, V15, V17, V18 e V20 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 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.

Oggetto del presente parere è una ulteriore variante non localizzativa (come dichiarato dallo stesso Proponente).

Il Proponente ha proceduto ad un'analisi ambientale sviluppando in particolare tra gli elaborati le tre relazioni denominate "*Relazione ambientale per le opere in variante ai sensi della procedura del D. Lgs 163/2006, art 169, commi 3 e 4, Volume 00: Metodologia ed esiti della valutazione di significatività ambientale, Volume 01: Identificazione e descrizione della variante M56, Volume 02: Valutazione ambientale*".

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 sia per la fase di costruzione / cantierizzazione che di esercizio delle opere.

Le analisi tese all'espressione di giudizio sono state condotte rispetto alle dieci componenti ambientali: Acque superficiali; Acque sotterranee; Suolo e Sottosuolo; Flora, fauna ecosistemi ed habitat naturali; Atmosfera; Rumore ambientale; Vibrazioni; Radiazioni Elettromagnetiche non ionizzanti; Beni storici, architettonici, naturali e paesaggistici; Salute pubblica.

Come riferimento per conformare il metodo d'indagine-valutazione per la sezione conoscitiva è stato utilizzato:

- il Decreto Direttoriale del MATTM (oggi MASE) n. 239 del 03/08/2017 contenente le liste di controllo per le valutazioni preliminari di modifiche, estensioni, adeguamenti tecnici finalizzati a migliorare il rendimento e le prestazioni ambientali dei progetti (quale riferimento per la sezione conoscitiva);
- il Sistema di Gestione Ambientale, conforme alla norma UNI EN ISO 14001, adottato da CEPAV DUE per il lotto funzionale Treviglio-Brescia (in particolare alla sua Analisi

Ambientale e ai processi valutativi a supporto della stessa), in particolare per quanto concerne la fase di costruzione/cantierizzazione delle opere (quale riferimento per la sezione valutativa);

- la ricca e consolidata bibliografia tecnica-amministrativa sul tema delle Valutazioni (Strategiche/di Impatto/di Incidenza) Ambientale;
- il PMA dell'opera principale nel frattempo attivato e oggetto di report di restituzione degli esiti progressivi opportunamente integrato da sopralluoghi specifici in sito.

Nel volume 01 “*Identificazione e descrizione delle varianti*” è stata predisposta l'analisi progettuale che prevede: la localizzazione della variante; la configurazione delle opere nel progetto definitivo; la descrizione progettuale delle motivazioni che hanno portato alle modifiche progettuali che si sottopongono all'iter autorizzativo; la descrizione del progetto esecutivo di variante; le misure di mitigazione previste; l'elenco degli elaborati che descrivono il progetto oggetto di variazione.

La relazione ambientale Volume 02 “*Valutazione ambientale*” predisposta dal Proponente è stata strutturata come segue: la prima parte della relazione è dedicata all'identificazione dell'ambito territoriale interessato completato l'esame progettuale, nella relazione si passa alla valutazione ambientale della variante, delle potenziali interferenze delle fasi di costruzione e di esercizio con riferimento a tutte le componenti ambientali.

Variante: M48 – NUOVO CAVIDOTTO LP08 DA CABINA TERNA DI SOMMACAMPAGNA A LP06)

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

Località: Comune di Sommacampagna (Verona)

Origine della Variante – Il Progetto Definitivo prevedeva un sistema di alimentazione a 25 kV ad esclusione dei tratti terminali a 3kV. La variante ha l'obiettivo di uniformare la trazione elettrica su tutta la tratta con l'adozione del sistema 3 kV/540 mmq.

La soluzione impiantistica proposta mira a ridurre gli impatti della conversione del sistema di trazione 2x25Kvac in un sistema 3kV c.c., sfruttando i siti nei quali erano già previste connessioni AT e introducendo per un solo dei siti esistenti la necessità di una nuova connessione AT. Di conseguenza due dei siti presenti nel sistema 2x25kVac sono stati eliminati (PPD Desenzano, PPD Peschiera). Al fine di garantire la corretta alimentazione, con particolare riferimento ai valori di tensione ammissibili al pantografo e alla selettività delle protezioni, nonché per garantire il corretto esercizio dei rami elettrici nei punti di confluenza tra la linea storica e le linee AV, sono state introdotte due nuove Cabine TE (Cabina TE Brescia Est e Cabinata TE Verona Ovest). Tuttavia, per lo specifico progetto, in corrispondenza della confluenza dell'interconnessione Brescia Est, si è reso necessario anche l'adeguamento dell'esistente Sottostazione elettrica Ponte San Marco con l'integrazione di 1 gruppo da 5.75 MW e ulteriori 4 alimentatori per l'esclusiva alimentazione della linea AV.

Per l'alimentazione delle 3 sottostazioni di trasformazione 132/3kV è stato necessario realizzare due nuove connessioni alla rete TERNA in comune di Pozzolengo (SSE Desenzano) e Sona (SSE Sona) mentre per la SSE Calcinato convertita da 25kVca a 3kVcc è stata mantenuta la connessione già prevista nel PD.

L'intervento non era previsto in fase di progettazione definitiva in quanto il sistema di alimentazione elettrica aveva una differente configurazione. Oggetto della presente variante è il cavidotto definitivo che collegherà la nuova SE RTN 220/132 kV TERNA alla buca giunti BG5 definitiva (compresa).

Il tracciato del cavidotto è stato identificato in modo tale da minimizzare le superfici di Asservimento/Esproprio di aree adibite all'agricoltura, presenti nella zona, tenendo conto di minimizzare la lunghezza dello stesso. Di seguito si descrivono i vari tratti di tracciato del cavidotto:

- A partire dalla NUOVA SE RTN 220/132 kV TERNA, il percorso del cavidotto interesserà un primo breve percorso a nord della SE mediante scavo in trincea in campagna, per poi piegare a ovest verso Via Bussolengo (o SP26 "Morenica").
- È prevista l'attraversamento di Via Bussolengo (o SP26 "Morenica") mediante TOC, per giungere, infine, nella BG5D (Buca Giunti 5 Definitiva).
- Nel campo adiacente accanto al percorso del cavidotto, verrà eseguita una pista provvisoria, per poter permettere la viabilità di cantiere e l'accatastamento dei materiali di scavo e di quelli necessari alle successive opere di costruzione.
- Le suddette piste si ricaveranno occupando parte dei terreni agricoli (non coltivati), presenti ai lati del tracciato del cavidotto, dopo aver ottenuto i DOT (Decreti di Occupazione Temporanea) necessari.
- La profondità di posa dei cavi può variare, sia in funzione del tipo di posa adottato, sia per condizioni particolari in casi puntuali, come attraversamenti di canali, linee Telefoniche interrate ecc., con un minimo di m - 1,60.
- Il cavidotto sarà predisposto, mediante posa per l'intera estensione di tritubo in pvc Ø50, per un eventuale asservimento tra NUOVA SE RTN 220/132 kV TERNA e la SSE AV/AC 3kV di Sona mediante fibra ottica.

Per realizzare i cavidotti sono state previste pezzature di cavo uniche aventi lunghezza di ~ 250 m. Per la quasi totalità del tracciato è stata impiegata la Sezione Tipica "B", nei pressi della SSE dove le due terne si dividono per raggiungere gli stalli di arrivo cavi è stata impiegata invece la Sezione Tipica "A". Per l'attraversamento di Via Bussolengo è previsto l'utilizzo di una TOC (sezione tipica "D1"). L'ultimo tratto, fino a raggiungere la buca giunti BG5 definitiva (limite di fornitura della WBS LP08), sarà in trincea con sezione tipica "B". Lungo il cavidotto, inoltre, si adatteranno i mezzi di protezione meccanica e di segnalazione richiesti dalla normativa RFI di riferimento (nastri segnaletici, tegoli di protezione in cemento armato, etc.) e indicati nelle sezioni tipiche di posa.



Figura 1 – Variante M48: individuazione su ortofoto

In Figura 2 è riportato lo stralcio planimetrico del progetto. Le fasi previste per la realizzazione delle opere in variante che permetteranno di contenere le operazioni in un tratto limitato (circa 250 m.) della linea in progetto, avanzando progressivamente sul territorio, sono:

- Realizzazione delle infrastrutture temporanee di cantiere;
- Scavo delle trincee e Buche Giunti;
- Predisposizione del livellamento del fondo scavo per appoggio cavi;
- Posizionamento dei Pozzetti Rompi Tratta;
- Stendimento dei cavi;
- Reinterro e ripristini;
- Riempimento tubi con bentonite;
- Realizzazione delle giunzioni;
- Segnalazione dell'elettrodotto interrato e dei Pozzetti, se interrati.

Queste fasi sono descritte nel dettaglio nella Relazione Ambientale (Volume 01).



Figura 2 – Variante M48: individuazione opere in progetto

Per quanto riguarda, il tema della gestione delle terre e rocce da scavo ed il riutilizzo del materiale scavato nonché la gestione dei materiali a rifiuto per la tratta AV Brescia – Verona questi sono stati oggetto di apposita procedura ai sensi del DM 161/12 presso il MiTE ID-VIP-3045 cui il Proponente. Il relativo Piano di Utilizzo è stato approvato con il provvedimento MATTM n. 208 del 10/07/2020, notificato al Consorzio in data 14/07/2020.

I lavori della presente Variante non comportano variazioni sostanziali delle quantità ivi previste.

Analisi ambientale:

Come si evince dalla sintesi degli esiti dell'analisi ambientale condotta dal Proponente e relativa alle due fasi di costruzione e di esercizio, riportata in Figura 3 e Figura 4 è stato attribuito un grado di significatività: le valutazioni condotte hanno portato all'attribuzione di un giudizio della significatività dell'impatto globale della variante "NULLO" sia per la fase di cantiere che per la fase di esercizio.

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

FASE DI CANTIERE										
MACRO-ATTIVITA'	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
PREPARAZIONE DEL SITO	0	-1	-2	-1	0	-1	-1	-1	0	-1
LAVORI CIVILI	-1	-1	-1	-1	0	-1	-1	-1	0	-1
LAVORI MECCANICI	-1	0	0	0	0	-1	-1	-1	0	-1
LAVORI ELETTRICI E IMPIANTISTICA	-1	-1	0	0	0	0	0	0	0	0
MOBILITAZIONI	0	-1	0	0	0	-1	-1	-1	0	-1
ATTIVITA' DI RIPRISTINO	0	-1	-2	0	0	-1	-1	-1	0	-1
<i>Significatività dell'impatto globale sulla componente</i>	-1	-1	-1	-1	0	-1	-1	-1	0	-1
<i>Soglia di giudizio</i>	P	N	T	M	S					

Figura 3 – Esiti della Valutazione Ambientale – Fase di cantiere

FASE DI ESERCIZIO										
MACRO-ATTIVITA'	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 salute pubblica	Interferenza elettromagnetismo
ESERCIZIO POST-OPERAM	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>Significatività dell'impatto globale sulla componente</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>Soglia di giudizio</i>	P	N	T	M	S					

Figura 4 – Esiti della Valutazione Ambientale – Fase di esercizio

FASE DI CANTIERE															
SOTTOVARIANTI	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					
M48	-1	-1	-1	-1	0	-1	-1	-1	0	-1					
Significatività dell'impatto globale della variante	-1	-1	-1	-1	0	-1	-1	-1	0	-1	0				
NULO															
Soglia di giudizio															
<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td style="background-color: #90EE90;">P</td> <td style="background-color: #FFDAB9;">N</td> <td style="background-color: #FFDAB9;">T</td> <td style="background-color: #FFDAB9;">M</td> <td style="background-color: #FFDAB9;">S</td> </tr> </table>											P	N	T	M	S
P	N	T	M	S											
FASE DI ESERCIZIO															
SOTTOVARIANTI	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					
M48	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
Significatività dell'impatto globale della variante	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
NULO															

Figura 5 – Esiti della Valutazione Ambientale – M48

ACQUE SUPERFICIALI

I documenti analizzati sono compresi nel portale GIS del Consorzio di Bonifica Veronese (l'intervento si colloca in un contesto con presenza di corsi d'acqua a scopo irriguo, di competenza del Consorzio di Bonifica Veronese) e nel PAT vigente del Comune di Sommacampagna. Tali documenti costituiscono le fonti bibliografiche attualmente disponibili, che consentono di definire in modo preliminare il contesto d'inserimento della Variante in oggetto. In particolare, sono state utilizzate ed analizzate le seguenti planimetrie:

- cartografia del Consorzio di Bonifica Veronese (estratto dal portale GIS),
- “Rete idraulica e irrigua” (tavola 1.4, allegata al PAT del Comune di Sommacampagna – 2007),
- “Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale” comune di Sommacampagna (Tav 4.1 allegata al PAT del Comune di Sommacampagna – Aprile 2013).

I corpi idrici direttamente interferenti con la variante non sono inclusi nel Piano di Monitoraggio Ambientale approvato dagli Enti (il punto di monitoraggio nel comune di Sommacampagna si colloca fuori dalle aree di variante).

Il Proponente riporta che saranno adottate tutte le misure mitigative previste per i lavori delle opere AV/AC e definite nella documentazione “dossier di cantiere”. Tali documenti hanno integrato la documentazione relativa alla cantierizzazione dei lavori per tenere conto delle specifiche prescrizioni formulate dal CIPE e sono stati sottoposti alla procedura di verifica di attuazione (ID-VIP-4370). Tutti i dossier, così come tutti gli elaborati del progetto esecutivo del

lotto funzionale Brescia est – Verona, sono disponibili sul sito del MATTM. In particolare, con riferimento al dossier generale (rif. INOR11EE2ROOV30GO003A), nella Relazione Ambientale (Volume 02) è riportato che:

- sarà garantita sempre la continuità della distribuzione irrigua e quella delle acque di scolo;
- sarà evitata mediante opportuni accorgimenti la possibilità che avvengano dispersioni in alveo di calcestruzzo, fango bentonico, idrocarburi, oli e reflui civili, inoltre sarà evitato lo sversamento del materiale terroso nei canali limitrofi alle aree di lavoro;
- al termine dei lavori sono garantiti i ripristini tramite riprofilatura delle aree interessate dai lavori nella riconfigurazione delle pendenze preesistenti, ricostruendo la morfologia originaria del terreno e provvedendo alla riattivazione di fossi e canali irrigui, nonché delle linee di deflusso eventualmente preesistenti;
- anche presso le aree occupate temporaneamente verranno adottati gli accorgimenti previsti sopra.

La variante ricade comunque in un'area già oggetto di attività di cantiere per la costruenda linea AV-AC.

In merito alle mitigazioni ambientali in fase di esercizio, il Proponente riporta che la variante è realizzata totalmente in interrato e non necessita di scarico delle acque meteoriche

Il Proponente ritiene “nulli” sia gli impatti dovuti alla fase di realizzazione che per la fase di esercizio in quanto la variante non presenta scarichi di acque meteoriche.

FLORA, FAUNA E HABITAT NATURALI

Il Proponente riporta che sulla base delle informazioni bibliografiche, l'area interessata dalla variante in progetto non rileva elementi di particolare rilevanza ecologica, a scala locale, e non ritiene necessario pianificare specifici approfondimenti e monitoraggi 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.

La variante comporta delle alterazioni relative alla componente in oggetto di entità trascurabile sia in fase di cantiere mentre, in fase di esercizio, l'impatto dell'opera in variante è classificata come “neutro” in quanto la variante progettuale dell'opera non comporta differenti azioni di interferenza nei confronti della componente analizzata rispetto alla situazione attuale.

Nell'ambito del Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) Ante-Operam relativo alle progettualità dell'Alta Velocità, sono state condotte campagne di monitoraggio ante-operam (AO) sulla componente vegetazione in aree limitrofe a quella oggetto di intervento.

Nella Relazione Ambientale sono riportati alcuni estratti del Report di Monitoraggio relativi alla stazione di monitoraggio più prossima all'area oggetto di variante.

BENI STORICI, ARCHITETTONICI, NATURALI E PAESAGGISTICI

Con riferimento specifico al contesto in cui si inserisce l'opera, il Proponente considera l'impatto come “trascurabile” in fase di esecuzione dei lavori in quanto essa ricade parzialmente in un'area sottoposta a vincolo paesaggistico. In fase di esercizio l'impatto è definito “nullo” in quanto l'opera non interferisce con aree di interesse architettonico, naturale o paesaggistico e, inoltre, non ci sono differenze di alterazioni sulla componente rispetto alla situazione attuale.

SUOLO

Nella Relazione Ambientale, il Proponente riporta che l'impatto sulla componente in fase di costruzione è trascurabile, la realizzazione del nuovo cavidotto comporta scavi a profondità comprese tra 0,5 m e 6 m. In fase di esercizio, la variante non comporta differenze di impatto rispetto allo stato di fatto.

ACQUE SOTTERRANEE

Per la valutazione sulle acque sotterranee sono state considerate le seguenti carte:

- Carta idrogeologica” (Tav. 3 allegata al PAT del Comune di Sommacampagna– Marzo 2007)
- Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale” (Tav 4.1 allegata al PAT del Comune di Sommacampagna – Aprile 2013).

Nell'ambito del PMA, sono presenti n.2 punti di monitoraggio delle acque sotterranee rispetto ai quali la variante studio ha una posizione baricentrica:

- AV-SM-SO-53 (monte del punto AV-SM-SO-54), nei pressi dell'area di ingresso allo scalo merci della Stazione di Sommacampagna,
- AV-SM-SO-54 (valle del punto AV-SM-SO-53).

Nella Relazione ambientale sono riportati in forma tabellare i risultati dei monitoraggi già eseguiti.

La variante non comporta la realizzazione di fondazione profonde. È previsto uno scavo a profondità massima di 2,2 m dal p.c., quindi molto più superficiale rispetto alla falda che nella zona risulta avere una profondità maggiore di 10 m dal p.c. (si veda dati ricostruiti nel Quadro conoscitivo sulle acque sotterranee.

Per la quasi totalità del tracciato è stata impiegata la Sezione Tipica “B”, nei pressi della SSE dove le due terne si dividono per raggiungere gli stalli di arrivo cavi è stata impiegata invece la Sezione Tipica “A”. Per l'attraversamento di Via Bussolengo è previsto l'utilizzo di una TOC (sezione tipica “D1”). L'ultimo tratto, fino a raggiungere la buca giunti BG5 definitiva (limite di fornitura della WBS LP08), sarà in trincea con sezione tipica “B”.

I cavi vengono posati in modo da permettere poi il raccordo con la Buca Giunti il cui fondo scavo si colloca a -2,2 m dal p.

Nel corso dei lavori saranno adottate tutte le misure mitigative previste per i lavori delle opere AV/AC e definite nella documentazione “dossier di cantiere”. Tali documenti hanno integrato la documentazione relativa alla cantierizzazione dei lavori per tenere conto delle specifiche prescrizioni formulate dal CIPE e sono stati sottoposti alla procedura di verifica di attuazione (ID-VIP-4370). La componente acque sotterranee viene comunque monitorata in fase di corso d'opera nell'ambito del P.M.A – LC1.

Per quanto riguarda la fase di esercizio, la componente acque sotterranee viene monitorata in fase post operam nell'ambito del P.M.A – LC1.

Infine, il Proponente valuta come “nulli” i potenziali impatti sulle acque sotterranee dovuti alla variante sia nella fase di realizzazione che nella fase di esercizio.

ATMOSFERA

In merito alla componente atmosfera, nella Relazione Ambientale, riporta la caratterizzazione della componente partendo da informazioni a livello regionale fino ad una scala di maggior dettaglio (utilizzando anche dati del Piano di Monitoraggio Ambientale relativo all'opera principale). La variante in oggetto interessa direttamente il territorio comunale di Sommacampagna; le fonti consultate fanno riferimento al territorio Regionale del Veneto.

La valutazione delle potenziali interferenze ambientali riconducibili alla fase di cantiere è stata effettuata rispetto a condizioni di ordinarietà ed ha condotto ad una potenziale significatività dell'impatto trascurabile della variante in oggetto.

Lo scavo avrà una profondità variabile (minimo -1,6 m dal p.c.) per una lunghezza complessiva di circa 250 m (lunghezza del cavidotto). Nella relazione Ambientale, il Proponente riporta il calcolo analitico per la determinazione del materiale polverulento.

La prima attività è rappresentata dalle operazioni di rimozione (scotico) degli strati superficiali e sbancamento del materiale superficiale attraverso 1 escavatore/ruspa. La quantificazione dell'emissione di materiale polverulento (cautelativamente espresso in termini di PM10) segue le metodologie già richiamate e presenti nelle "Linee guida per la valutazione delle emissioni di polveri provenienti da attività di produzione manipolazione trasporto carico o stoccaggio di materiali polverulenti". Nello specifico, facendo riferimento al paragrafo 13.2.3 "Heavy construction operations" dell'AP-42, per l'attività di scotico si producono emissioni di PTS con un rateo di 5,7 Kg/Km (nella fase di scotico la ruspa rimuove circa 12 m³/h di materiale, effettua quindi il lavoro su di un tratto lineare di 7 m/h quindi: 7 x 0,52 [profondità scavo] x 3,19 [larghezza ruspa] = 12 m³/h). Ipotizzando una frazione di PM10 dell'ordine del 60-70% del PTS, si ottiene un fattore di emissione per il PM10 pari a 3,7 kg/km. L'emissione oraria stimata per questa fase è pari a 0,0259 kg/h (0,007 km/h * 3,7 kg/km = 0,0259 kg/h) di PM10 ossia 25 g/h.

La seconda attività riguarda l'escavazione del materiale più profondo e di conseguenza umido. Poiché per tale materiale (bagnato) non esiste un preciso fattore di emissione, si considera cautelativamente il fattore di emissione associato al SCC 3-05-027-60 "Sand Handling, Transfer, and Storage" pari a 1,30 * 10⁻³ lb/Tons di PTS, ovvero circa 3,9 * 10⁻⁴ kg/t di PM10 (60-70% di PTS). Considerando una densità del materiale pari a 2200 kg/m³ ossia 2,2 t/m³ e movimentando 30/40 m³/h di terra compatta si trattano circa 88 t/h a cui corrisponde un'emissione oraria di 0,03 kg/h cioè 30 g/h di PM10.

Tali quantificazioni rappresentano l'operatività di un unico mezzo di lavoro (es. escavatore): è stato ipotizzato che un escavatore effettui la rimozione del materiale superficiale/profondo e le annesse attività di movimentazione. Il Proponente riporta in forma tabellare le emissioni calcolate. Considerando il valore di emissione complessivo stimato pari a 55 g/h, si conferma la piena compatibilità ambientale dell'intervento nei confronti dei ricettori individuati.

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

RUMORE E VIBRAZIONI

Nella Relazione Ambientale è stimata una "potenza globale" rappresentativa del cantiere pari a 110 dB(A) dovuta ai macchinari previsti per la realizzazione del cavidotto nella condizione di compresenza di varie lavorazioni nonché di funzionamento contemporaneo e a massimo regime.

La ricerca di potenziali ricettori è avvenuta attraverso l'analisi del contesto nell'immediato intorno all'area oggetto di intervento. Lungo tutto il tracciato del cavidotto non sono presenti ricettori residenziali posti nelle vicinanze dell'area di cantiere. È stato pertanto preso come riferimento l'edificio residenziale posto in direzione sud-ovest a circa a circa 290 m dall'area potenzialmente interessata dalle operazioni di scavo. Una sorgente puntuale con potenza sonora pari a 110 dB(A) in campo aperto determina una pressione sonora pari a 50 dB(A) a 290 m di distanza. Considerando che il ricettore individuato ricade in zona agricola (assimilabile alla classe acustica III – come da zonizzazione acustica del Comune di Sommacampagna) con limite di immissione pari a 60 dB(A) in periodo diurno, viene confermata dal Proponente preliminarmente l'assenza di criticità acustiche durante la realizzazione dell'opera. Il Proponente riporta in relazione una serie di accorgimenti atti a limitare la propagazione del rumore.

In merito alla fase di esercizio, dalla matrice di valutazione è stato attribuito un grado di giudizio nullo nella fase di gestione dell'intervento.

ELETTROMAGNETISMO

Al fine della caratterizzazione della componente, sono stati recepiti gli esiti delle indagini condotte nell'ambito della predisposizione dello strumento urbanistico comunale di Sommacampagna: tavola dei vincoli (fonte tavola del PAT). In aggiunta per quanto riguarda il territorio comunale di Sommacampagna è stata reperita anche una planimetria ad hoc inerente gli elettrodotti (fonte TERNA). Il Proponente riporta che dalle suddette cartografie, il sito in oggetto non è interessato dalla presenza di elettrodotti.

In relazione alle sorgenti fisse di campi elettromagnetici che generano campi ad "alta frequenza" l'indagine è consistita nella consultazione del catasto informatizzato degli impianti di telecomunicazione di ARPA veneto dal quale si evince che nelle vicinanze all'area oggetto di intervento è presente un impianto di telecomunicazione (RFI RETE FERROVIA ITALIANA).

La tipologia di intervento consente di escludere a priori qualsiasi interferenza/criticità indotta dall'intervento sulla componente in oggetto nella fase di cantiere. In merito alla fase di esercizio, in considerazione delle valutazioni/studi specialistici in merito alla definizione delle DPA nonché dell'assenza di ricettori sensibili nelle immediate vicinanze al tracciato del cavidotto, è possibile escludere criticità rilevanti e attribuire un giudizio della potenziale significatività dell'impatto nullo della variante in oggetto.

SALUTE PUBBLICA

Il Proponente riporta che la componente "salute pubblica" può considerarsi strettamente connessa alla componente "atmosfera" per via della possibilità di inalazione di sostanze inquinanti. È possibile quindi individuare, quale canale primario di criticità per la componente "salute pubblica", l'esposizione a potenziale rischio per la salute umana attribuibile al possibile peggioramento della qualità dell'aria inalata. Il Proponente dall'osservazione dei risultati degli approfondimenti sulla componente "atmosfera" sostiene che la variante in oggetto non determina variazioni della qualità dell'aria rilevanti e pertanto criticità nei confronti della componente "salute pubblica".

In applicazione della metodologia proposta nonché degli approfondimenti valutativi preliminari relativi alla valutazione della possibile alterazione/peggioramento della qualità dell'aria potenzialmente inalata dai possibili ricettori residenziali più esposti sono valutati come "trascurabili" i potenziali impatti attribuibili all'intervento sia nella fase di realizzazione che nella fase di esercizio.

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE

Nella Relazione Ambientale (Volume 01), il Proponente riporta che 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 trasmessi anche al MiTE (oggi MASE), 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 eventuali integrazioni al PMA sono costantemente valutate di concerto con il Nucleo Tecnico sopra citato e si riferiscono a sopralluoghi mirati e specifici tavoli tecnici che sono poi sottoposti all'approvazione all'Osservatorio Ambientale di tratta. Le attività del monitoraggio ambientale sono anche riscontrabili sul sito WEB (con sezione pubblica e sezione riservata): <http://www.osservatoriambientali.it>.

Specificatamente, per ciascuna componente, sono riportate le postazioni di monitoraggio ambientale operanti sul territorio interessato dalla variante e gli esiti dei rilievi ante operam. Inoltre, in allegato alla relazione vi è lo stralcio su ortofoto dell'ubicazione delle postazioni condivise con il Nucleo Tecnico.

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 (escluso Nodo di Verona). Variante cod. M48*" così come disposto dalla Divisione;

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**, sussistono le condizioni di cui al comma 3, dello stesso sopracitato art.169, perché la proposta di Variante relativa al progetto "*Linea ferroviaria AV/AC Milano-Verona. Tratta AV/AC Brescia-Verona: lotto funzionale*

ID_11166 Linea ferroviaria AV/AC Milano-Verona. Tratta AV/AC Brescia-Verona: lotto funzionale Brescia Est-Verona (escluso Nodo di Verona). Variante cod. M48 – Variante ex Art. 169 Dlgs n. 163/2006

Brescia Est-Verona (escluso Nodo di Verona). Variante cod. M48” sia approvata direttamente dal Soggetto Aggiudicatore.

Il Presidente della Commissione

Cons. Massimiliano Atelli