



Ministero dell' Ambiente e della Sicurezza Energetica

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

*** * ***

Parere n. 569 del 10 maggio 2024

Progetto:	<p><i>Variante ex Art. 169 Dlgs n. 163/2006</i></p> <p><i>Linea AV/AC Torino - Venezia, Tratta Milano - Verona, Lotto funzionale Brescia est - Verona" - Lotto costruttivo 2 Variante cod. V22</i></p> <p>ID_VIP11203</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-

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*” e s.m.i.;
- 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 05/03/2024, acquisita dalla Direzione Generale valutazioni Ambientali (di seguito Direzione) al prot. MASE-46547 del 11/03/2024, il Proponente Consorzio CEPAV DUE, ha presentato istanza di avvio della procedura di verifica di variante ai sensi dell’art. 169, c.5 del D. lgs. 163/2006 e ss.mm.ii. per quanto applicabile ai sensi dell’art. 225 del D.lgs. 36/2023, per la Variante localizzativa V22 del progetto esecutivo “*Tratta AV/AC Milano-Verona. Lotto Funzionale Brescia Est-Verona*”, allegando documentazione progettuale in n. 3 copie su supporto digitale.

- con nota del 13/03/2024 acquisita dalla Direzione con prot. MASE-49024 del 14/03/2024 la Società Rete Ferroviaria Italiana ha comunicato la convocazione della Conferenza di Servizi ai sensi del combinato disposto dell’art. 169, comma 3, dell’art. 165, comma 5, del D.Lgs. n. 163/2006 e s.m.i. e dell’art. 1, comma 15 del DL 32/2019 per la variante localizzativa V22 del progetto esecutivo “*Tratta AV/AC Milano-Verona Lotto Funzionale Brescia Est – Verona*”.
- con nota prot. 63240 del 03/04/2024, acquisita dalla Commissione con prot. E.0004386.04-04-2024 del 04/04/2024, la Direzione ha comunicato alla Commissione la procedibilità dell’istanza 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 V20*” sulla base della documentazione inviata dal Proponente;
- la Direzione con nota prot. 74509 del 22/04/2024 ha comunicato che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Direzione Generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie in data 03/04/2024, con nota acquisita con prot. MASE-63132 di pari data, ha richiesto alla Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. elementi integrativi in merito al procedimento indicato in oggetto per la variante localizzativa V22 del progetto esecutivo “*Tratta AV/AC Milano-Verona Lotto Funzionale Brescia Est - Verona*”. In particolare, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, avendo ricevuto comunicazione da parte di RFI dell’intenzione, relativamente alla variante V22, di convocare la Conferenza di Servizi ai sensi del combinato disposto dell’art. 169, comma 3, dell’art. 165, comma 5, del D.Lgs. n. 163/2006 e s.m.i. e dell’art. 1, comma 15 del DL 32/2019, con finalità istruttoria ed in modalità telematica per il giorno martedì 9 aprile 2024, ed avendo pertanto ricevuto ed esaminato la relativa documentazione, evidenzia la mancanza di elaborati di carattere economico che consentano di confermare la sussistenza delle condizioni richieste dal D.L. 32/2019, circa il fatto che “*le varianti [...] non superino del 50 per cento il valore del progetto approvato*”. Di conseguenza il MIT conclude richiedendo:
 - “*di integrare la documentazione già presentata con una dichiarazione relativa (i) all’importo della variante e conseguente sussistenza o meno delle condizioni richieste dal D.L. 32/2019 sopra richiamato, (ii) alla sussistenza o meno di modifiche sostanziali e, (iii) alla necessità o meno di nuovi finanziamenti a carico dei fondi, secondo quanto richiesto dall’art.169 co.3 del D.Lgs. 163/2006.*
 - *Si richiede altresì di trasmettere l’elenco di tutte le varianti intervenute sul progetto definitivo dell’intervento in oggetto approvato con delibera CIPE n.42 del 10 luglio 2017, con indicazione dell’incidenza e valorizzazione delle stesse sul quadro economico dell’opera*”.

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) 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 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. 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 stato 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 stato 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 28/07/2021, previo il Parere n. 128 del 6/07/2021 della Commissione è stato 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 13/09/2021, previo il Parere n. 144 del 1/09/2021 della Commissione è stato 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 13/09/2021, previo il Parere n. 145 del 1/09/2021 della Commissione è stato 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 stato determinato che, in merito agli aspetti ambientali di competenza, che sussistono le condizioni di cui al comma 3, dell'articolo 169, del decreto legislativo 163/2006 e ss.mm.ii., perché la proposta di Variante relativa al progetto esecutivo "*Tratta AV/AC Milano-Verona Lotto funzionale Brescia Est-Verona (escluso Nodo di Verona), Variante cod. M40*", sia approvata direttamente dal Soggetto Aggiudicatore.
- con Determina Direttoriale prot. MASE-VA-DEC-2023-0000217 del 02/05/2023, previo il Parere n. 445 del 02/05/2023 della Commissione è stato determinato che, in merito agli aspetti ambientali di competenza, sussistono le condizioni di cui al comma 3, dell'articolo 169, del decreto legislativo 163/2006 e s.m.i., perché la proposta di variante "*Variante cod.V20. Linea ferroviaria AV/AC Milano-Verona. Tratta AV/AC Brescia-Verona: lotto Funzionale Brescia Est-Verona (escludo Nodo di Verona)*" sia approvata direttamente dal Soggetto Aggiudicatore.
- con Determina Direttoriale prot. MASE-VA-DEC-2023-0000229 del 08/05/2023, previo il Parere n. 444 del 08/05/2023 della Commissione è stato determinato che, in merito agli aspetti ambientali di competenza, sussistono le condizioni di cui al comma 3, dell'articolo 169, del decreto legislativo 163/2006 e s.m.i., perché la proposta di variante "*Variante cod.M54. Linea ferroviaria AV/AC Milano-Verona. Tratta AV/AC Brescia-Verona: lotto funzionale Brescia Est-Verona (escluso Nodo di Verona)*" sia approvata direttamente dal Soggetto Aggiudicatore.
- con Determina Direttoriale prot. MASE-VA-DEC-2023-0000636 del 11/12/2023 previo il Parere n. 521 del 11/12/2023 della Commissione è stato determinato che, in merito agli aspetti ambientali

di competenza, sussistono le condizioni di cui al comma 3, dell'articolo 169, del decreto legislativo 163/2006 e s.m.i., perché la proposta “*Variante codice M55*” del progetto esecutivo “*Linea ferroviaria AV/AC Milano-Verona. Tratta AV/AC Brescia-Verona: lotto funzionale Brescia Est-Verona (escluso Nodo di Verona)*” sia approvata 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, un 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. 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 Mercè, 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 conseguentemente 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 commi 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, n. 444 del 08/05/2023, n. 521 del 11/12/2023 sono state analizzate 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, n. 445 del 02/05/2023 sono state analizzate le proposte di **varianti localizzative** V3 e V7, V2, V5, V12, V14, V15, V17 e V18, 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 localizzativa codificata V22 relativa al piazzale, fabbricati e viabilità di accesso inerenti alla sottostazione elettrica di Sona. modifiche apportate alla sottostazione elettrica di Calcinato nell’ambito del lotto costruttivo n. 2. Tale

variante, originata dalle modifiche apportate al sistema di trazione elettrica descritto nel prossimo capitolo 2, è di tipo localizzativo in quanto ai sensi del comma 3 dell'art. 169 del Dlgs 163/2006 risulta esterna al corridoio individuato dal CIPE in sede di approvazione del progetto ai fini urbanistici (vincolo reiterato da ultimo con Delibera CIPE del 01 maggio 2016).

La variante è sottoposta all'iter previsto dai commi 3 e 5, art. 169 del Dlgs 163/2006.

- Nello specifico, oggetto della variante localizzativa V22 è la modifica al sistema di trazione elettrica. Il Progetto Definitivo prevedeva un sistema di alimentazione a 25 kV ad esclusione dei tratti terminali a 3kV. La variante in oggetto 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).
- La variante in progetto consiste nell'ampliamento del piazzale della SSE Sona e di modifiche al fabbricato SSE rispetto a quanto previsto da PD. Il piazzale SSE Sona fa parte di un insieme di piazzali tra loro simili, di nuova realizzazione o ampliamento degli esistenti, ed è costituito da un'ampia area racchiusa lungo il suo perimetro in cui sono ubicati i locali servizi e tutte le strutture di supporto per l'esercizio della linea AC/AV. I piazzali sono costituiti da ampie aree carrabili sotto le quali sono interrate linee di pozzetti e polifore, reti di smaltimento acque meteoriche, linee di messa a terra, basamenti per le apparecchiature elettriche ed elettroniche ecc.
- 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). 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.
- 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 per cercare di minimizzare il grado di soggettività valutativa è stato quello di scomporre la sfera ambientale in singole componenti e 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 impatto 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 il Proponente ha considerato:
 - 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".
 - 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 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.
- La "Relazione ambientale" predisposta dal Proponente è stata strutturata come segue:
 - VOLUME 00: Metodologia ed esiti della valutazione di significatività ambientale
 - VOLUME 01: Identificazione e descrizione della Variante V22
 - VOLUME 02: Valutazione ambientale e allegati cartografici in scala 1:10.000
- 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 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>.
- Per quanto riguarda, poi, 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. Il relativo Piano di Utilizzo è stato approvato con il provvedimento MATTM n. 208 del 10/07/20, notificato al Consorzio in data 14/07/20.

Variante V22: modifiche alla sottostazione di Sona (FA51-RI58-SE42)

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

Località: comune di Sona, in Provincia di Verona, nella Regione Veneto

Nello specifico, la variante V22 consiste nel realizzare due nuove connessioni alla rete TERNA; una di queste (la SSE di Sona) è oggetto della presente variante. Il piazzale SSE Sona, fa parte di un insieme di piazzali tra loro similari, di nuova realizzazione od ampliamento degli esistenti, ed è

costituito da un'ampia area racchiusa lungo il suo perimetro in cui sono ubicati i locali servizi e tutte le strutture di supporto per l'esercizio della linea AC/AV.

La variante si colloca, in parte, nell'ambito del corridoio infrastrutturare già assentito, fuoriuscendo per una piccola parte.

Variazioni e relativa origine:

Dopo l'approvazione del progetto definitivo da parte del CIPE e nel corso dello sviluppo del progetto esecutivo è intervenuta la modifica agli impianti di trazione elettrica per mezzo dell'adozione del sistema a 3kV su tutto il tracciato di progetto della linea AV/AC. Il Progetto Definitivo prevedeva un sistema di alimentazione a 25 kV ad esclusione dei tratti terminali a 3kV. La variante in oggetto ha quindi 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. 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) – oggetto della variante - mentre per la SSE Calcinato convertita da 25kVca a 3kVcc è stata mantenuta la connessione già prevista nel PD.

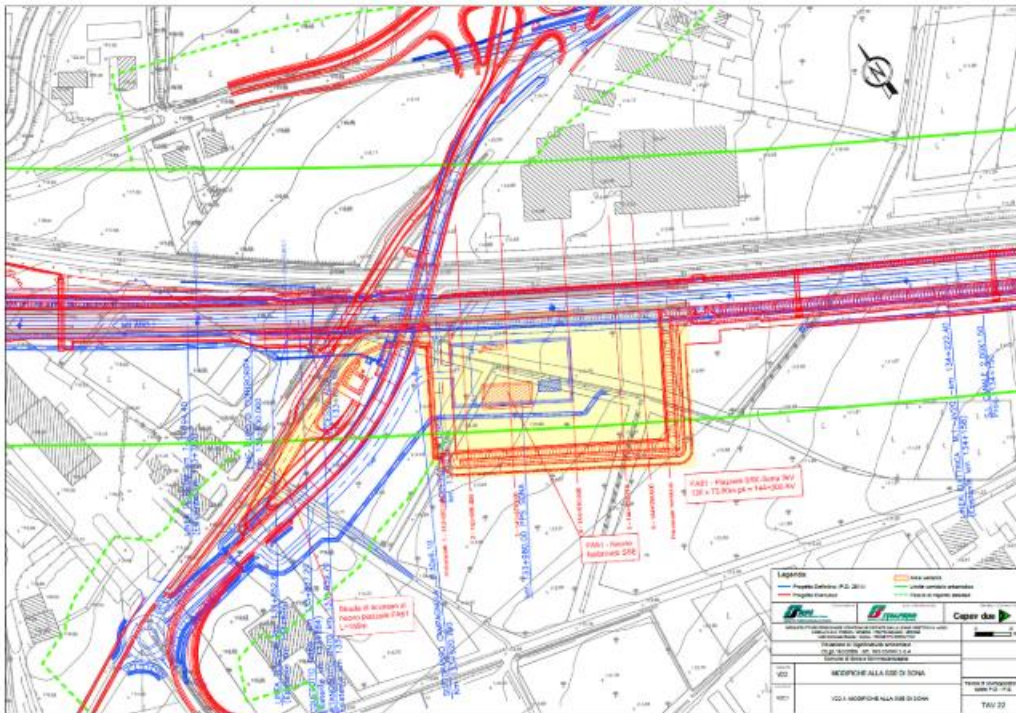
La documentazione trasmessa ed esaminata al fine dell'esame della variante è la seguente:

Titolo	Sezione
RELAZIONE AMBIENTALE PER LE OPERE IN VARIANTE AI SENSI DELLA PROCEDURA DEL DLGS 163/2006, ART. 169, COMMI 3 E 5 VOLUME 00: Metodologia ed esiti della valutazione di significatività ambientale Varianti V22	Elaborati di progetto
Planimetria Linea A.C. Da km 117+824,970 a pk 118+624.970 - Tavola n. 114	Elaborati di progetto
FA19 - FA51 - FA52 Fabbricati SSE 3kVcc - Prospetti e sezioni architettoniche	Elaborati di progetto
FA19 - FA51 - FA52 Fabbricati SSE 3kVcc - Piante architettoniche	Elaborati di progetto
FA51 - Fabbricato SSE Sona PK 143+974 - Basamenti - Carpenteria e Armatura	Elaborati di progetto
FA51 - Fabbricato SSE Sona PK 143+974 - Particolari elementi costruttivi del piazzale e della strada di accesso	Elaborati di progetto
FA51 - Fabbricato SSE Sona PK 143+974 - Pozzetti carpenteria armatura e particolari - TAVOLA 1	Elaborati di progetto
FA51 - Fabbricato SSE Sona PK 143+974 - Pozzetti carpenteria armatura e particolari - TAVOLA 2	Elaborati di progetto
FA51 - Fabbricato SSE Sona PK 143+974 - Pozzetti carpenteria armatura e particolari - TAVOLA 3	Elaborati di progetto
FA51 - Fabbricato SSE Sona PK 143+974 - Smaltimento acque meteoriche - particolari costruttivi	Elaborati di progetto
FA51 - Fabbricato SSE Sona PK 143+974 - Muro rompifiamma - carpenteria e armature	Elaborati di progetto

Titolo	Sezione
FA51 - Fabbricato SSE Sona PK 143+974 - Cancelli d'ingresso e recinzioni tipo pettine - carpenteria armatura e particolari	Elaborati di progetto
FA51 - Fabbricato SSE Sona PK 143+974 - Relazione di calcolo opere in c.a.	Elaborati di progetto
FA51 - Fabbricato SSE Sona PK 143+974 - Planimetria generale	Elaborati di progetto
FA51 - Fabbricato SSE Sona PK 143+974 - Planimetria pozzetti, polifere e basamenti	Elaborati di progetto
FA51 - Fabbricato SSE Sona PK 143+974 - Planimetria rete acque meteoriche piazzale	Elaborati di progetto
FA51 - Fabbricato SSE Sona PK 143+974 - Planimetria di progetto, tracciamento, profilo longitudinale e sezione tipo	Elaborati di progetto
FA51 - Fabbricato SSE Sona PK 143+974 - Relazione idraulica	Elaborati di progetto
FA51 - Fabbricato SSE Sona PK 143+974 - Relazione tecnica piazzale	Elaborati di progetto
FA51 - Fabbricato SSE Sona PK 143+974 - Sezioni trasversali piazzale - TAVOLA 1	Elaborati di progetto
FA51 - Fabbricato SSE Sona PK 143+974 - Sezioni trasversali piazzale - TAVOLA 2	Elaborati di progetto
FA51 - Fabbricato SSE Sona PK 143+974 - Strada di accesso al piazzale - Sezioni trasversali	Elaborati di progetto
RI58 Rilevato linea AV/AC da PK 143+829,891 a PK 144+899,891 - Planimetria di progetto e planimetria idraulica - Tavola 1	Elaborati di progetto
SSE Sona - Planimetria disposizione apparecchiature piazzale	Elaborati di progetto
SSE Sona 3 kVcc - Relazione generale	Elaborati di progetto
SSE Sona -Prospetti tipici disposizione apparecchiature piazzale	Elaborati di progetto
RELAZIONE AMBIENTALE PER LE OPERE IN VARIANTE AI SENSI DELLA PROCEDURA DEL DLGS 163/2006, ART. 169, COMMI 3 E 5 VOLUME 01: Identificazione e descrizione delle Varianti V22	Varie
RELAZIONE AMBIENTALE PER LE OPERE IN VARIANTE AI SENSI DELLA PROCEDURA DEL DLGS 163/2006, ART. 169, COMMI 3 E 5 VOLUME 01: Identificazione e descrizione delle Varianti V22 - ALLEGATO 1	Varie
RELAZIONE AMBIENTALE PER LE OPERE IN VARIANTE AI SENSI DELLA PROCEDURA DEL DLGS 163/2006, ART. 169, COMMI 3 E 5 VOLUME 01: Identificazione e descrizione delle Varianti V22 - ALLEGATO 2	Varie
RELAZIONE AMBIENTALE PER LE OPERE IN VARIANTE AI SENSI DELLA PROCEDURA DEL DLGS 163/2006, ART. 169, COMMI 3 E 5 VOLUME 01: Identificazione e descrizione delle Varianti V22 - ALLEGATO 3	Varie
RELAZIONE AMBIENTALE PER LE OPERE IN VARIANTE AI SENSI DELLA PROCEDURA DEL DLGS 163/2006, ART. 169, COMMI 3 E 5 VOLUME 02: Valutazione ambientale Variante V22	Varie

Titolo	Sezione
RELAZIONE AMBIENTALE PER LE OPERE IN VARIANTE AI SENSI DELLA PROCEDURA DEL DLGS 163/2006, ART. 169, COMMI 3 E 5 VOLUME 02: Valutazione ambientale Variante V22 - ALLEGATO 1	Varie
RELAZIONE AMBIENTALE PER LE OPERE IN VARIANTE AI SENSI DELLA PROCEDURA DEL DLGS 163/2006, ART. 169, COMMI 3 E 5 VOLUME 02: Valutazione ambientale Variante V22 - ALLEGATO 2	Varie
RELAZIONE AMBIENTALE PER LE OPERE IN VARIANTE AI SENSI DELLA PROCEDURA DEL DLGS 163/2006, ART. 169, COMMI 3 E 5 VOLUME 02: Valutazione ambientale Variante V22 - ALLEGATO 3	Varie
RELAZIONE AMBIENTALE PER LE OPERE IN VARIANTE AI SENSI DELLA PROCEDURA DEL DLGS 163/2006, ART. 169, COMMI 3 E 5 VOLUME 02: Valutazione ambientale Variante V22 - ALLEGATO 4	Varie
RELAZIONE AMBIENTALE PER LE OPERE IN VARIANTE AI SENSI DELLA PROCEDURA DEL DLGS 163/2006, ART. 169, COMMI 3 E 5 VOLUME 02: Valutazione ambientale Variante V22 - ALLEGATO 5	Varie
RELAZIONE AMBIENTALE PER LE OPERE IN VARIANTE AI SENSI DELLA PROCEDURA DEL DLGS 163/2006, ART. 169, COMMI 3 E 5 VOLUME 02: Valutazione ambientale Variante V22 - ALLEGATO 6	Varie
RELAZIONE AMBIENTALE PER LE OPERE IN VARIANTE AI SENSI DELLA PROCEDURA DEL DLGS 163/2006, ART. 169, COMMI 3 E 5 VOLUME 02: Valutazione ambientale Variante V22 - ALLEGATO 7	Varie
RELAZIONE AMBIENTALE PER LE OPERE IN VARIANTE AI SENSI DELLA PROCEDURA DEL DLGS 163/2006, ART. 169, COMMI 3 E 5 VOLUME 02: Valutazione ambientale Variante V22 - ALLEGATO 8	Varie
RELAZIONE AMBIENTALE PER LE OPERE IN VARIANTE AI SENSI DELLA PROCEDURA DEL DLGS 163/2006, ART. 169, COMMI 3 E 5 VOLUME 02: Valutazione ambientale Variante V22 - ALLEGATO 9	Varie
RELAZIONE AMBIENTALE PER LE OPERE IN VARIANTE AI SENSI DELLA PROCEDURA DEL DLGS 163/2006, ART. 169, COMMI 3 E 5 VOLUME 02: Valutazione ambientale Variante V22 - ALLEGATO 10	Varie
RELAZIONE AMBIENTALE PER LE OPERE IN VARIANTE AI SENSI DELLA PROCEDURA DEL DLGS 163/2006, ART. 169, COMMI 3 E 5 VOLUME 02: Valutazione ambientale Variante V22 - ALLEGATO 11	Varie
RELAZIONE AMBIENTALE PER LE OPERE IN VARIANTE AI SENSI DELLA PROCEDURA DEL DLGS 163/2006, ART. 169, COMMI 3 E 5 VOLUME 02: Valutazione ambientale Variante V22 - ALLEGATO 12	Varie

Nella figura seguente l'individuazione delle opere in progetto:



Variante V22: individuazione opere in progetto



Variante V22: individuazione variante su ortofoto – (schematizzazione in rosso)

L'assetto progettuale approvato dal CIPE (oggi CIPRESS) nella seduta del 10 luglio 2017 risulta modificato da 309 prescrizioni rispetto a quanto definito in sede di CdS. Il progetto ha subito inoltre ulteriori variazioni a seguito degli esiti dei confronti di approfondimento tecnico tra GC ed Italferr e per l'accoglimento di alcune osservazioni pervenute nel corso della procedura di Pubblica Utilità.

La variante oggetto di studio è una variante localizzativa codificata V22 relativa al piazzale, fabbricati e viabilità di accesso inerenti alla sottostazione elettrica di Sona. Tale variante, originata dalle modifiche apportate al sistema di trazione elettrica per mezzo dell'adozione del sistema a 3kV su tutto il tracciato di progetto, è di tipo localizzativo in quanto ai sensi del comma 3 dell'art. 169 del Dlgs 163/2006 risulta esterna al corridoio individuato dal CIPE in sede di approvazione del progetto ai fini urbanistici (vincolo reiterato da ultimo con Delibera CIPE del 01 maggio 2016).

Il Progetto Definitivo prevedeva un sistema di alimentazione a 25 kV ad esclusione dei tratti terminali a 3kV. La variante in oggetto ha quindi 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

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) – oggetto della presente variante - mentre per la SSE Calcinato convertita da 25kVca a 3kVcc è stata mantenuta la connessione già prevista nel PD.

Come si evince dalla “*RELAZIONE AMBIENTALE PER LE OPERE IN VARIANTE AI SENSI DELLA PROCEDURA DEL DLGS 163/2006, ART. 169, COMMI 3 E 5 VOLUME 00: Metodologia ed esiti della valutazione di significatività ambientale Varianti V22*” E dalla “*RELAZIONE AMBIENTALE PER LE OPERE IN VARIANTE AI SENSI DELLA PROCEDURA DEL DLGS 163/2006, ART. 169, COMMI 3 E 5 VOLUME 01 – VOLUME 02: Identificazione e descrizione delle Varianti V22*” la sintesi degli esiti dell'analisi ambientale condotta dal Proponente relativa alle due fasi di costruzione e di esercizio con relativo giudizio di potenziale interferenza ambientale delle modifiche localizzative relative alla variante V22 di seguito richiamata, è da ritenersi adeguata e completa.

SOTTOVARIANTI	FASE DI CANTIERE										
	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	
V22	0	-1	0	0	0	-1	-1	-1	0	-1	
<i>Significatività dell'impatto globale della variante</i>	0	-1	0	0	0	-1	-1	-1	0	-1	0
											NULLO
<i>Soglia di giudizio</i>	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	
V22	0	-1	0	-1	0	0	0	0	0	0	
<i>Significatività dell'impatto globale della variante</i>	0	-1	0	-1	0	0	0	0	0	0	0
											NULLO
<i>Soglia di giudizio</i>	P	N	T	M	S						

Con riferimento alla componente ambientale ACQUE SUPERFICIALI, è possibile valutare complessivamente nulli i potenziali impatti sui corpi idrici esistenti dovuti alla modifica introdotta dal Progetto Esecutivo di Variante nella fase di realizzazione, nel senso che sarà incisa la rete irrigua così come lo era nella precedente versione progettuale. Per quanto riguarda la fase di esercizio si attribuisce un giudizio nullo dei potenziali impatti, in quanto il recapito finale delle acque meteoriche della variante rimane il medesimo previsto nel PE (suolo) e quindi la modifica non comporta maggiori interferenze sulle acque superficiali.

Il proponente assicura però (cfr. *Relazione ambientale per le opere in variante ai sensi della procedura del dlgs 163/2006, art. 169, commi 3 e 5 volume 01: Identificazione e descrizione della variante v22, doc. 19*), che saranno applicate le misure di mitigazione già previste, ovvero che sarà garantita sempre la continuità della distribuzione irrigua e quella delle acque di scolo; che 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.

A tali condizioni e con l'applicazione di tali misure mitigative anche alla variante il giudizio di non significatività è condiviso.

In merito alle caratteristiche principali della componente AMBIENTALE FLORA, FAUNA, HABITAT NATURALI emerge che sulla base delle informazioni bibliografiche, nell'area interessata dalla variante in progetto non si rilevano di elementi di particolare pregio ecologico, 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.

Con riferimento specifico al contesto in cui si inserisce l'opera, la variante comporta delle alterazioni relative alla componente in oggetto di entità nulla in fase di cantiere mentre, in fase di esercizio, l'impatto dell'opera in variante è classificabile come trascurabile in quanto la variante progettuale dell'opera comporta una maggior perdita di habitat naturali, rispetto a quanto previsto da PD, di limitata entità. Si può osservare dalla documentazione fornita come tra le aree occupate dalle opere in variante vi sia non solo suolo agricolo e filari di vite, ma anche talune alberature, sebbene non censite dalla pianificazione di riferimento, e che l'area occupata dalla nuova sottostazione elettrica di conversione in effetti occuperà un'area di connessione naturalistica, così classificata dal Comune di Sona, sebbene non appartenente ai corridoi ecologici primari e alle aree "core".

Il proponente assicura però (cfr. *Relazione ambientale per le opere in variante ai sensi della procedura del dlgs 163/2006, art. 169, commi 3 e 5 volume 01: Identificazione e descrizione della variante v22,*

doc. 19), che saranno applicate le misure di mitigazione già previste, ovvero che al fine di limitare le interferenze sulla fauna, si adatteranno impianti a luce direzionata, senza dispersione del fascio di illuminazione, e lampade a basso impatto ecologico;

con riferimento alle aree occupate solo temporaneamente per la realizzazione delle opere e ad eccezione di quelle aree per le quali risulta approvato/previsto un nuovo utilizzo, al fine di minimizzare l'impatto, è previsto che al termine dei lavori tutte queste aree siano ripristinate nella situazione ante operam con restituzione ad uso agricolo. Nel ripristino di ogni area saranno ricostituite le formazioni lineari eventualmente eliminate o danneggiate, e si procederà secondo le seguenti modalità: pulizia delle superfici da materiali di risulta dei cantieri, impiegando eventualmente una benna vagliante; riprofilatura del terreno secondo le pendenze del progetto; aratura fino a 40 cm di profondità. Sarà curato particolarmente il riposizionamento degli orizzonti pedologici ripristinando le condizioni fisico chimiche del suolo interessato (anche tramite abbondanti concimazioni organiche, sovesci, ecc), in modo da restituire i terreni ai proprietari in condizioni agronomiche ottimali.

Dunque, con l'applicazione di tali misure mitigative anche alla variante e la messa a dimora delle formazioni arboree eliminate il giudizio di non significatività è condiviso.

In merito alla componente BENI STORICI, ARCHITETTONICI, NATURALI E PAESAGGISTICI, con riferimento specifico al contesto in cui si inserisce l'opera, l'impatto sulla componente è da ritenersi nullo sia in fase di esecuzione dei lavori sia in fase di esercizio in quanto l'ampliamento del piazzale in oggetto non comporta interferenze e/o alterazioni sulla componente in oggetto rispetto al PD.

In merito alla componente SUOLO, sulla base della metodologia proposta dal Proponente nonché dagli approfondimenti valutativi condotti dallo stesso, l'impatto sulla componente in fase di costruzione è nullo mentre in fase di esercizio è da considerarsi di entità trascurabile in quanto la variante progettuale dell'opera comporta una maggior perdita di suolo rispetto a quanto previsto da PD, di limitata entità.

In merito alla componente ACQUE SOTTERRANEE, in applicazione della metodologia proposta nonché degli approfondimenti valutativi condotti, è possibile valutare nulli i potenziali impatti sulle acque sotterranee dovuti alla modifica introdotta dal PEV rispetto a quanto previsto da PD. sia nella fase di realizzazione che nella fase di esercizio. È previsto nell'ambito del P.M.A – LC1, che la componente acque sotterranee, nella zona della variante, è oggetto di monitoraggio sia in fase di corso d'opera che di post operam.

In merito alla componente ATMOSFERA, in applicazione della metodologia proposta nonché degli approfondimenti valutativi relativi alla dispersione di materiale polverulento durante l'attività di cantiere condotti con particolare riferimento ai possibili ricettori residenziali più esposti, è possibile valutare trascurabili i potenziali impatti attribuibili all'intervento sia nella fase di realizzazione (valutati considerando l'intervento ex-novo nelle condizioni con e senza l'applicazione di interventi mitigativi ordinari per attività di realizzazione di cantieri sostenibili) che nella fase di esercizio

In merito alla componente RUMORE E VIBRAZIONI, è possibile valutare trascurabili i potenziali impatti attribuibili all'intervento sia nella fase di realizzazione (valutati considerando l'intervento ex-novo nelle condizioni con e senza l'applicazione di interventi mitigativi ordinari per attività di realizzazione di cantieri sostenibili) che nella fase di esercizio, valutato che le misure di mitigazione e di monitoraggio devono assicurare il contenimento e la riduzione dei relativi impatti, rispetto alla cui sorgente restano validi i ricettori già individuati attraverso l'analisi del contesto nell'immediato intorno all'area oggetto di intervento che ha portato all'identificazione del ricettore R1 rappresentativo del contesto residenziale, in direzione ovest, a una distanza di circa 115 m dall'area

di cantiere che non è dissimile dalla distanza di altri fabbricati prossimi all'area di nuovo intervento, ferma restando la possibilità di estendere i monitoraggi anche a tali ultimi edifici posti a sud

In merito alla 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 è possibile valutare trascurabili i potenziali impatti attribuibili all'intervento sia nella fase di realizzazione che nella fase di esercizio, soprattutto in virtù dell'assenza di nuovi indotti di traffico veicolare e del mantenimento delle misure mitigative e di monitoraggio già in uso. 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.

Per quanto riguarda gli aspetti delle terre e rocce da scavo il proponente dovrà procedere all'aggiornamento eventuale del PUT ex D.M. 161/12.

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 " *Tratta AV/AC Milano-Verona Lotto Funzionale Brescia Est – Verona, Varianti Lotto costruttivo 2, cod. V22*" 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 la proposta di Variante relativa al progetto *Linea AV/AC Torino - Venezia, Tratta Milano - Verona, Lotto funzionale Brescia est - Verona - Lotto costruttivo 2 Variante V22*" sia approvata direttamente dal Soggetto Aggiudicatore.

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

