



Ministero dell' Ambiente e della Sicurezza Energetica

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

* * *

Parere n. 560 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. M56</i></p> <p>ID_VIP 11163</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 14/02/2024, acquisita dalla Direzione Generale valutazioni Ambientali (di seguito Direzione) al prot. MASE-33749 del 22/02/2024, 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 M56 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-46342 del 11/03/2023, acquisita dalla Commissione con prot CTVA-3227 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 M55 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 I”;
 - ✓ la sussistenza, per gli aspetti ambientali di competenza, delle condizioni di cui all’art.169, c. 4 per l’approvazione da parte del Soggetto Aggiudicatore della proposta di varianti di cui ai codici “M8, M9, M10, M31” del progetto esecutivo dell’intervento “Tratta AV/AC Brescia - Verona: lotto funzionale Brescia Est - Verona (escluso Nodo di Verona)”;

nel rispetto delle prescrizioni indicate nel Parere n. 3045 del 14/06/2019 della Commissione;

- con Determina Direttoriale prot. n. MATTM-DEC-2020-0000177 del 24/06/2020, previo il Parere n. 3351 del 23/04/2020 della Commissione è stata determinata:
 - ✓ la positiva conclusione sulla verifica ai sensi dell’art. 185, commi 6 e 7, del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii. delle prescrizioni contenute nella Delibera CIPE n. 42/2017 e la corretta esecuzione del progetto esecutivo “Tratta AV/AC Brescia-Verona: lotto funzionale Brescia Est (escluso Nodo di Verona) – lotto costruttivo 1”, nei limiti della Tabella di ottemperanza ivi allegata;
 - ✓ la sussistenza, per gli aspetti ambientali di competenza, delle condizioni di cui all’art. 169, comma 4, del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii., per l’approvazione da parte del

Soggetto Aggiudicatore della proposta di varianti di cui ai codici “M3, M5, M7, M13, M17, M21, M22, M25, M26, M28, M29, M37” del progetto esecutivo “Tratta AV/AC Brescia-Verona: lotto funzionale Brescia Est-Verona (escluso Nodo di Verona);

nel rispetto delle prescrizioni indicate nel Parere n. 3351 del 23/04/2020 della Commissione;

- con Determina Direttoriale prot. n. 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.

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

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

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

Con i precedenti pareri della Commissione n. 3045 del 14.06.2019, 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 5, 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 3/08/2017 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: M56 – PIAZZALE, FABBRICATI E VIABILITÀ DI ACCESSO CABINA TE BRESCIA EST (FA50-RI89-SE53)

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

Località: Comune di Mazzano (Brescia)

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 – oggetto della presente variante - e Cabina 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. Il piazzale in oggetto in PD era già previsto ma con differenti funzioni tecniche (PJ2 e cabina MT/BT). La viabilità di accesso era collegata con la viabilità interpodereale.

Il nuovo progetto di variante consiste nella realizzazione della nuova cabina TE ubicata in corrispondenza del piazzale presente in PD, ove era finalizzato ad ospitare la cabina MT / BT ed il fabbricato PJ2, e nella realizzazione della relativa viabilità di accesso al piazzale della suddetta cabina TE.

Il piazzale è costituito da un'ampia area carrabile sotto la quale 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.

Il piazzale sarà recintato utilizzando elementi di tipo prefabbricato in c.a. ovvero da elementi monoblocco a pettine poggianti su basamenti in c.a. gettati in opera. I basamenti e gli elementi prefabbricati verranno tra loro collegati mediante cordoni di saldatura fra piastre precedentemente annegate negli elementi stessi. Gli accessi carrai e pedonali avverranno da cancelli scorrevoli o a doppia anta, con struttura in tubolari e grigliati in ferro zincato a caldo.

I piazzali sono dotati di una rete di smaltimento acque meteoriche che si compone di caditoie e pozzetti di confluenza e di linea di varia dimensione e profondità. Le quote di scorrimento dei tubi che confluiscono in un pozzetto sono in funzione della lunghezza dei tratti di fognatura che lo precedono nel ramo a cui il pozzetto appartiene. I tubi hanno sempre un ricoprimento non inferiore a circa 20cm e confluiscono agli sbocchi finali costituiti da fossi drenati.

L'uscita degli alimentatori dalla cabina TE verso l'AV sarà realizzata mediante un cavidotto composto da 6 cavi F200.

La strada di collegamento alla pubblica viabilità è assimilabile, come sezione tipo adottata, ad una in categoria "F" in ambito urbano; ha una lunghezza complessiva di circa 430 metri e corre in aderenza all'infrastruttura ferroviaria sul lato sud. La piattaforma stradale è costituita due corsie da 3.25 m, una per senso di marcia, per una larghezza complessiva della carreggiata di 6.50 m. Per quanto riguarda le scarpate dei rilevati, queste hanno una pendenza 3/2.

La variazione rispetto al progetto definitivo - dal punto di vista territoriale e ambientale - è essenzialmente costituita dall'estensione del piazzale e dalla viabilità di accesso al piazzale che, rimanendo aderente all'infrastruttura ferroviaria, ed al piazzale PJ2 Brescia est FA36-pk 105+585, risulta interna alla fascia preordinata agli espropri e/o ad aree già nella disponibilità di RFI (atti relativi: delibera CIPE n. 42/2017; variante M1 approvata con delibera RFI prot. RFI-DIN-DIPAV.PC\A0007\P\2021\0000243 del 27.09.2021). Per tale motivo la presente variante è di tipo non localizzativo ai sensi dell'art. 169 del DLgs 163/2006.

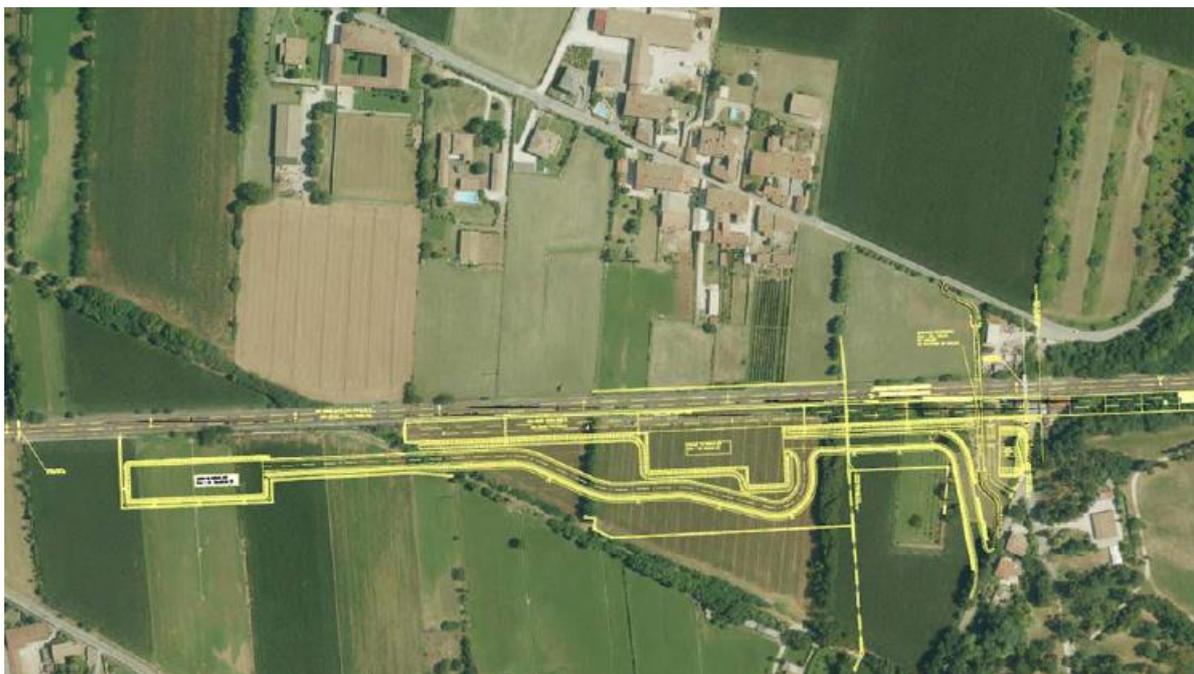


Figura 1 – Variante M56: individuazione su ortofoto

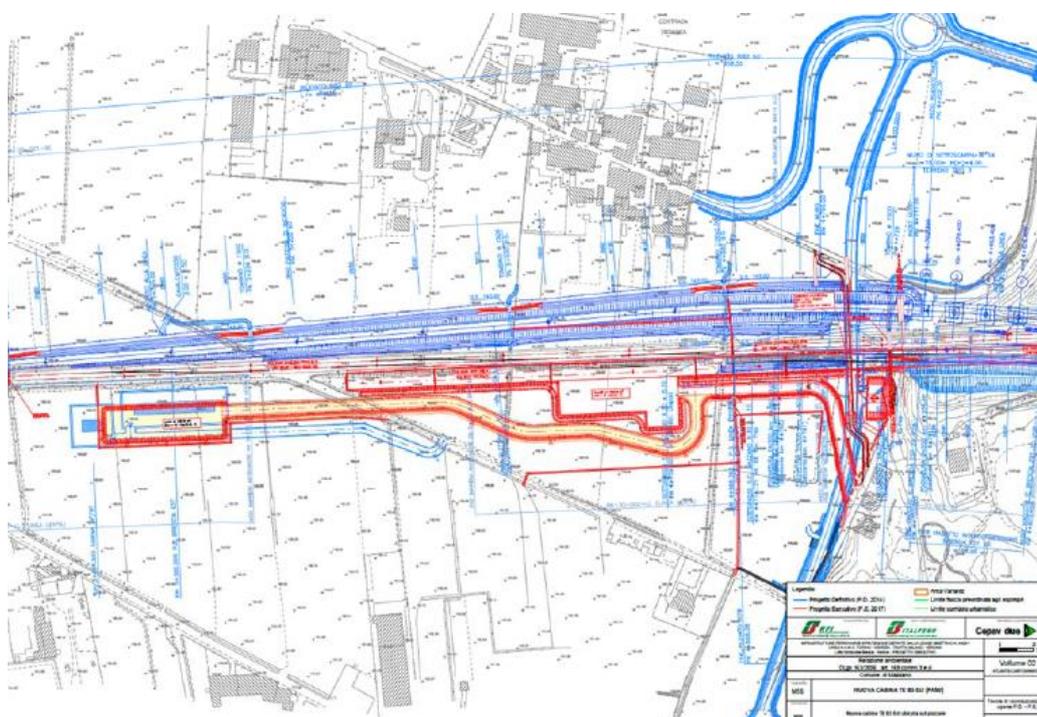


Figura 2 – Variante M56: planimetria di progetto

In Figura 2 è riportato lo stralcio planimetrico del progetto, sono previste tre fasi di realizzazione (fase 1: realizzazione scavi e bonifica del fondo scavo, realizzazione opere d'arte; fase 2: realizzazione adeguamenti idraulici, realizzazione linee di pozzetti e polifore, reti di smaltimento acque meteoriche, linee di messa a terra, realizzazione basamenti e fondazioni, realizzazione

fabbricati, realizzazione del corpo stradale; fase 3: realizzazione opere di completamento e finitura, realizzazione innesti su viabilità esistente con eventuale chiusura notturna / modifica del traffico, installazione apparecchiature).

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

Il Proponente evidenzia che la variante M56 prevista dal progetto esecutivo (PE) rappresenta un intervento introdotto a seguito delle modifiche apportate al progetto definitivo (PD) dalle modifiche al sistema di trazione elettrica (adozione del sistema a 3kV su tutto il tracciato di progetto della linea AV/AC) prescritte dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Le fasi di valutazione non possono prescindere da tale aspetto sostanziale: l'applicazione metodologica proposta prevede, la necessità di analizzare le potenziali interferenze ambientali limitatamente agli aspetti che variano i contenuti progettuali già oggetto di approvazione. Tale condizione porterebbe alla necessità di valutare esclusivamente l'aspetto "differenziale" tra ciò che è stato approvato e il PE. Esclusivamente in termini cautelativi, nell'ambito degli specifici approfondimenti di valutazione sulle singole componenti, è stato ritenuto opportuno (qualora necessario come nel caso della presente variante), valutarne gli effetti ambientali correlandoli anche con l'opera principale e i presidi mitigativi già previsti per la stessa.

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	-2	-1	0	-1	0	-1	-1	-1	0	-1
LAVORI CIVILI	-2	-1	0	-1	0	-1	-1	-1	0	-1
LAVORI MECCANICI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-1
LAVORI ELETTRICI E IMPIANTISTICA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MOBILITAZIONI	0	0	0	-1	0	-1	-1	-1	0	-1
ATTIVITA' DI RIPRISTINO	-1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>Significatività dell'impatto globale sulla componente</i>	-1	-1	0	-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	-1	0	-1	0	0	0	0	0	0
<i>Significatività dell'impatto globale sulla componente</i>	0	-1	0	-1	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					
V23	-1	-1	0	-1	0	-1	-1	-1	0	-1					
Significatività dell'impatto globale della variante	-1	-1	0	-1	0	-1	-1	-1	0	-1	0				
NULLO															
Soglia di giudizio															
<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td style="width: 15%;">P</td> <td style="width: 15%;">N</td> <td style="width: 15%;">I</td> <td style="width: 15%;">M</td> <td style="width: 15%;">S</td> </tr> </table>											P	N	I	M	S
P	N	I	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					
V23	0	-1	0	-1	0	0	0	0	0	0					
Significatività dell'impatto globale della variante	0	-1	0	-1	0	0	0	0	0	0	0				
NULLO															

Figura 5 – Esiti della Valutazione Ambientale – (ndr in luogo di V23 deve intendersi M56)

ACQUE SUPERFICIALI

È stato analizzato il Documento di Polizia Idraulica del Reticolo Idrico Minore del Comune di Mazzano, documento che è stato recentemente oggetto di adeguamento e revisione (2019-2020) e approvato con Delibera del C.C. del 9/11/2020.

La variante interferisce con la Roggia Lana e relativa fascia di competenza, appartenente al reticolo idrico del Consorzio di Bonifica “Chiese”. Interferisce inoltre con alcuni tratti di altri corsi d’acqua non soggetti a tutela.

Il Piano di monitoraggio ambientale non prevede punti di monitoraggio delle acque superficiali nel territorio interessati dalla variante in Comune di Mazzano. Gli unici corsi d’acqua superficiali monitorati si trovano più ad est (Fiume Chiese e Roggia Maggiore) e non sono interferiti direttamente dalla variante.

Nella Relazione Ambientale, il Proponente riporta che gli approfondimenti eseguiti nella parte di quadro conoscitivo hanno rilevato l’interferenza della variante con alcuni canali ad uso irriguo appartenenti al reticolo idrografico di competenza consortile.

Per quanto riguarda le mitigazioni ambientali in fase di costruzione, sono 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).

Inoltre, il Proponente riporta che alcune mitigazioni e attenzioni sono state già citate nella descrizione delle attività realizzative, ad integrazione, con riferimento al dossier generale (rif. INOR11EE2ROOV30GO003A):

- 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;
- la fase di ripristino, che comprende tutte le operazioni necessarie per riportare il territorio attraversato nelle condizioni ambientali precedenti alla realizzazione dell'opera, prevederà anche i ripristini idraulici, che consistono in 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;
- le interferenze idrauliche del progetto in corrispondenza del reticolo idrico esistente saranno analizzate e gestite nel progetto di PEV cui il Proponente rimanda per tutti i dettagli.

In merito alle mitigazioni ambientali in fase di esercizio, il Proponente fa riferimento alla planimetria di progetto INOR12EE2PZFA5007001A dalla quale si desume che lo scarico delle acque meteoriche avvenga su suolo.

In conclusione, il Proponente valutata complessivamente “trascurabili” i potenziali impatti sui corpi idrici esistenti dovuti alla variante. Inoltre, le interferenze dirette con i canali irrigui presenti saranno puntualmente gestite. Per quanto riguarda la fase di esercizio è attribuito un giudizio nullo dei potenziali impatti, in quanto il recapito finale delle acque meteoriche della variante non sono le acque superficiali.

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 che in fase di esercizio dovute principalmente alla realizzazione della strada di accesso al nuovo piazzale, non prevista da PD.

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, l'impatto sulla componente è considerato dal Proponente "nullo" sia in fase di esecuzione dei lavori che in fase di esercizio in quanto la variante non comporta differenze nella conformazione del paesaggio.

SUOLO

Nella Relazione Ambientale, il Proponente riporta che l'impatto sulla componente sia in fase di costruzione che in fase di esercizio è trascurabile in quanto, nonostante la variante non comporti differenze sostanziali sulla componente, a titolo cautelativo si è attribuito un giudizio trascurabile, ma non nullo, dovuto ad un maggior consumo di suolo rispetto al PD.

ACQUE SOTTERRANEE

La valutazione sulle acque sotterranee è stata condotta avvalendosi di fonti bibliografiche attualmente disponibili, che consentono di definire in modo preliminare il contesto d'inserimento della variante in oggetto. A tal fine si è fatto riferimento alle seguenti carte facenti parte dell'aggiornamento della componente geologica, idrogeologica e sismica (C.G.I.S.) del PGT di Mazzano:

- "Carta Idrogeologica e del sistema idrografico" Tavola 2 (dicembre 2007);
- "Carta dei vincoli" Tavola 4 (giugno 2018);
- "Carta perimetrazione aree in dissesto con legenda uniformata" Tavola 7 (maggio 2018).

Nella relazione Ambientale, il Proponente riporta una breve descrizione della stratigrafia dell'area e con riferimento alla "Carta Idrogeologica e del sistema idrografico" è affermato che:

- in prossimità dell'area della variante la falda si trova a circa 116-117 m s.l.m. (linea isopiezometrica – febbraio 2004); considerando una quota di p.c. di ca 142-143 m slm, si stima una profondità media della falda di ca 26 m dal p.c. (febbraio 2004);
- non ricade in area soggetta ad allagamenti;
- l'area ricade in zona a media vulnerabilità delle acque sotterranee;
- non interferisce pozzi pubblici né privati;

Con riferimento alla "Carta dei vincoli", da tale carta si evince che:

- l'area non ricade in aree soggette a vincoli derivanti dalla pianificazione di bacino, né di salvaguardia delle captazioni ad uso idropotabile;
- sono indicate le fasce di rispetto dei corpi idrici di competenza comunale;

Dalla "Carta perimetrazione aree in dissesto con legenda uniformata", si evince che l'area non ricade in aree di frana né di esondazione e dissesto morfologico.

L'area della variante non è oggetto del Piano di Monitoraggio Ambientale per la componente acque sotterranee. I più vicini punti di monitoraggio di tale componente sono n. 2 piezometri posti più a est in Comune di Mazzano (AV-MZ-SO-58, a nord della ferrovia storica, AV-MZ-SO-59, a sud della ferrovia storica).

In conclusione, il Proponente riporta che la variante non interferisce con le acque sotterranee né in fase di costruzione né in fase di esercizio, trattandosi di intervento superficiale rispetto alla profondità della falda presente in loco.

ATMOSFERA

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 Mazzano; le fonti consultate fanno riferimento al territorio Regionale della Lombardia.

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. Dal raffronto tra Progetto Definitivo e Progetto Esecutivo, con particolare riferimento alle attività di cantiere/realizzazione dell'opera, gli elementi di variazioni riguardano per lo più la viabilità d'accesso al piazzale che risulta lievemente più lunga nella soluzione riportata nella progettazione esecutiva. L'area dedicata al piazzale risulta infatti la medesima.

È indubbio quindi che l'incremento della superficie destinata all'asse viario d'accesso al piazzale comporti attività di cantiere aggiuntive rispetto alle lavorazioni associabili alle previsioni del Progetto Definitivo. Il Proponente sostiene inoltre che, considerata la tipologia di modifica/intervento, tale attività risulta essere pressoché la stessa e riconducibile alle previsioni del Progetto Definitivo o quanto meno valutabili in entità trascurabile.

Nell'ambito dello Studio di Impatto Ambientale (SIA) dell'opera principale è stato predisposto lo specifico studio "Valutazione dell'Impatto da Polveri causato dalle Attività del Fronte Avanzamento Lavori". Con riferimento alla cartografia del Progetto Definitivo dell'opera principale relativa all'individuazione degli interventi di mitigazione previsti per la fase di cantiere (relativamente al territorio comunale interessato dalla Variante minore M56 fonte LINEA A.V. /A.C. TORINO – VENEZIA Tratta MILANO – VERONA - Lotto Funzionale Brescia-Verona – Progetto definitivo - IN0500DE2P5IM00010280 – Atmosfera: fronte avanzamento lavori ubicazione delle mitigazioni – tavola28) il Proponente evidenzia che nella suddetta cartografia la variante minore risulta presente nella configurazione prevista dal Progetto Definitivo.

Il Proponente afferma che le attività di cantiere relative all'opera principale risultano potenzialmente più impattanti rispetto all'intervento previsto dalla variante minore. Con riferimento alla cartografia precedentemente citata è prevista l'applicazione di mitigazioni (barriere antipolvere mobili) per il tratto prospiciente l'area interessata dalla variante minore. Tali interventi mitigativi riguardano specificatamente il tracciato dell'opera principale e non l'intervento oggetto della variante (neanche nella configurazione del Progetto Definitivo). Da ciò si desume che gli studi condotti sull'opera principale hanno consentito di escludere rilevanti criticità imputabili all'opera stessa associabili all'emissione e propagazione di inquinanti atmosferici presso i ricettori residenziali presenti. Ciò consente implicitamente di escludere impatti rilevanti riconducibili all'attuazione delle modifiche introdotte dal Progetto Esecutivo.

Il Proponente avendo escluso criticità ambientali rilevanti riconducibili all'attività di cantiere, in considerazione della presenza di potenziali ricettori limitrofi all'area di intervento, ai fini della minimizzazione delle emissioni di polveri durante le fasi di realizzazione riporta un elenco di accorgimenti/azioni atti a limitare fenomeni di produzione/dispersione di sostanze polverulente quali ad esempio:

- transito a velocità contenute dei mezzi pesanti circolanti all'interno dell'area di cantiere (aree non asfaltate) al fine di ridurre al minimo fenomeni di risospensione del particolato;
- spegnimento dei macchinari durante le fasi di non attività;

- utilizzo di mezzi/autoveicoli recenti, conformi alla direttiva Euro V e VI, che garantiscono minori emissioni di sostanze inquinanti in atmosfera (coefficienti di emissione forniti dal modello COPERT IV dimostrano che veicoli pesanti appartenenti alle suddette categorie riducono emissioni di PM10 e NOx di circa l'80% rispetto a veicoli appartenenti alle categorie precedenti Euro III, II, ecc.);
- copertura dei carichi durante le fasi di trasporto;
- umidificazione delle aree soggette a lavorazioni comportanti produzione di materiali polverulenti (eventuali zone di cumolo materiali ecc.);
- adeguato utilizzo delle macchine movimento terra (limitazione delle altezze di caduta del materiale movimentato e attenzione durante le fasi di carico dei camion);
- posizionamento di barriere antipolvere mobili costituite da tessuto-non-tessuto ad elevato coefficiente di abbattimento di polveri.

In merito alla fase di esercizio, è stato attribuito un grado di giudizio nullo nella fase di gestione dell'intervento: la tipologia di intervento non determina particolari emissioni di inquinanti in atmosfera.

In conclusione, il Proponente riporta che in applicazione della metodologia proposta nonché degli approfondimenti condotti, valuta come "trascurabili" i potenziali impatti attribuibili all'intervento sia nella fase di realizzazione (considerando l'applicazione di interventi mitigativi ordinari per attività di cantieri sostenibili) che nella fase di esercizio.

RUMORE E VIBRAZIONI

Per la fase di indagine in merito alla componente "contesto acustico" è stata consultata la Zonizzazione Acustica del territorio comunale di Mazzano, redatta in attuazione del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 1 marzo 1991 "Limiti massimi di esposizione al rumore negli ambienti abitativi e nell'ambiente esterno", della Legge 26 ottobre 1995 n. 447 "Legge quadro sull'inquinamento acustico" e della L.R. 10 agosto 2001 n.13 "Norme in materia di inquinamento acustico", osservando i principi fondamentali in materia di tutela dell'ambiente e della salute del cittadino dall'inquinamento acustico, al fine di poter disporre di una zonizzazione del territorio comunale e quindi dell'assegnazione, a ciascuna delle "zone acustiche" individuate, di una delle sei classi indicate nella Tabella A del DPCM 14 novembre 1997.

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 rumore e vibrazioni. Nella Relazione Ambientale sono riportati i report del monitoraggio ambientale (postazione più vicina all'intervento in progetto)

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.

Il Proponente, come già riportato per la componente atmosfera, fa riferimento alle attività di cantiere relative all'opera principale, che risulta più impattante rispetto all'intervento previsto in variante.

Gli interventi mitigativi riguardano specificatamente il tracciato dell'opera principale e non l'intervento oggetto della variante (neanche nella configurazione del Progetto Definitivo). Da ciò si desume che gli studi condotti sull'opera principale hanno consentito di escludere rilevanti criticità imputabili all'opera stessa associabili all'emissione e propagazione di rumore presso i

ricettori residenziali presenti. Ciò consente implicitamente di escludere impatti rilevanti riconducibili all'attuazione delle modifiche introdotte dal Progetto Esecutivo.

Come per la “componente atmosfera”, il Proponente suggerisce comunque il perseguimento di accorgimenti/azioni atti a limitare la propagazione del rumore durante le fasi di cantierizzazione attraverso:

- orientamento/localizzazione di impianti fissi più rumorosi alla massima distanza possibile dai limitrofi ricettori presenti;
- formazione nei confronti degli operatori al fine di evitare comportamenti inutilmente rumorosi;
- spegnimento dei macchinari, impianti, mezzi durante le attività in cui non è richiesto il loro impiego;
- scelta/utilizzo di macchinari dalle migliori prestazioni acustiche;
- posizionamento di barriere antirumore mobili.

In merito alla fase di esercizio, dalla matrice di valutazione è stato attribuito un grado di giudizio nullo nella fase di gestione dell'intervento. Ciò in quanto la tipologia di intervento non determina emissioni sonore rilevanti in grado di variare le condizioni del contesto in essere.

In conclusione, il Proponente considera “trascurabili” i potenziali impatti attribuibili all'intervento sia nella fase di realizzazione (considerando l'applicazione di interventi mitigativi ordinari per attività di cantieri sostenibili) che nella fase di esercizio.

ELETTROMAGNETISMO

Al fine della caratterizzazione della componente, sono stati recepiti gli esiti delle indagini condotte nell'ambito della predisposizione dello strumento urbanistico comunale di Mazzano: tavola dei vincoli e limitazioni. Dalla suddetta cartografia, il Proponente evince che l'area in oggetto non è direttamente interessata dalla presenza di elettrodotti e relativa fascia di rispetto. Inoltre, è stata verificata l'assenza di sorgenti fisse di campi elettromagnetici.

Per la fase di esercizio, non si attendono variazioni rispetto allo stato di fatto.

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. 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, soprattutto in virtù dell'assenza di nuovi indotti di traffico veicolare.

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 Variante 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. M56*" 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 Brescia Est-Verona (escluso Nodo di Verona). Variante cod. M56*" sia approvata direttamente dal Soggetto Aggiudicatore.

Il Presidente della Commissione

Cons. Massimiliano Atelli