



*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio
e del Mare*

DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI AMBIENTALI

IL DIRETTORE GENERALE

Indirizzi in Allegato



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

U.prot DVA - 2014 - 0040352 del 05/12/2014

Pratica N:

Ref. Mittente:

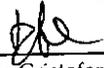
**OGGETTO: [ID_VIP: 2834] Procedura ex art. 169, D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii.
Varianti. Linea Ferroviaria AV/AC Milano-Verona. Tratta Treviglio-
Brescia. Progetto Definitivo "Ingresso Urbano in Brescia".
DETERMINA DIRETTORIALE.**

La Società RFI S.p.A. con nota prot. RFI-DIN-IAV\A001 1\P\2014\0000537 del 05/08/2014, acquisita agli atti con prot. DVA-2014-26975 del 13/08/2014, ha trasmesso la documentazione inerente al progetto in oggetto indicato ai fini dell'avvio della procedura, ai sensi dell'art.169 del D.Lsg. 163/2006 e ss.mm.ii. - Varianti, integrata dalla Società Italferr S.p.A., con nota prot. AND.G0.0061578.14.U del 09/09/2014, acquisita agli atti con prot. DVA-2014-28823 del 10/09/2014, in riscontro alla nota della scrivente Direzione, prot. DVA-2014-28577 del 08/09/2014.

L'opera nel suo complesso è la linea ferroviaria AC Milano-Verona e il tratto Treviglio-Brescia, oggetto del Progetto Esecutivo (in esame con procedura separata per la Verifica di Attuazione) e delle Varianti oggetto di questa procedura, costituisce un lotto funzionale finalizzato all'attivazione del collegamento veloce passeggeri e merci tra i due capoluoghi lombardi. La tratta si estende interamente nella Regione Lombardia su un territorio che comprende 29 Comuni, attraversando le Province di Milano, Bergamo, Cremona e Brescia.

Oggetto del presente provvedimento sono le proposte di Variante, in totale n. 17, relative alla semplificazione delle lavorazioni interferenti con pubblici servizi/viabilità, affinamenti progettuali della fase esecutiva ed esigenze impiantistiche.

Ufficio Mittente: Div. II - SVA - Sezione L.O. - Problematiche Territoriali e OO.AA.
Funzionario responsabile: digianfrancesco.carlo@minambiente.it - tel. 06.57225931
DVA-2VA-LO-03_2014-0313.DOC


Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 Roma Tel. 06-57223001 - Fax 06-57223040
e-mail: dva@minambiente.it
e-mail PEC: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

Preso atto che il progetto *“Linea AC/AV Torino-Venezia: Tratta Milano-Verona. Lotto funzionale Treviglio-Brescia – Progetto Definitivo Ingresso urbano dell’interconnessione di Brescia Ovest”* è stato oggetto di:

- Valutazione di Impatto Ambientale sul Progetto Definitivo, ex art. 165, del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii., conclusasi con parere della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS, n. 633 del 4 febbraio 2011, di esito positivo con prescrizioni;
- Inoltre che il Progetto Esecutivo è attualmente oggetto di procedura di Verifica di Attuazione, ex art. 185. Cc. 6 e 7, del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii.

Preso atto che la Commissione Speciale VIA con proprio parere n. 633 del 4 febbraio 2011 ha espresso giudizio favorevole con prescrizioni al Progetto *“Linea AC/AV Torino-Venezia: Tratta Milano-Verona. Lotto funzionale Treviglio-Brescia – Progetto Definitivo Ingresso urbano dell’interconnessione di Brescia Ovest”*.

Acquisito il parere della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS n. 1653 del 14 novembre 2014, trasmesso con nota prot. CTVA-2014-3957 del 18/11/2014, acquisita con prot. DVA-2014-38251 del 19/11/2014 che, allegato, costituisce parte integrante del presente provvedimento.

Preso atto che la Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS nel citato parere n. 1653 del 14 novembre 2014, ha valutato che: *“Per quanto riguarda le condizioni di cui al comma 3 dell’art. 169 del D.Lgs. n. 163/2006, la variante proposta non assume rilievo sotto l’aspetto localizzativo, né comporta altre sostanziali modificazioni rispetto al progetto precedentemente approvato e non richiede l’attribuzione di nuovi finanziamenti a carico dei fondi”*.

Sulla base degli esiti istruttori della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS riportati nel sopra citato parere, si

DETERMINA

la sussistenza delle condizioni per l’approvazione da parte del Soggetto Aggiudicatore, ai sensi del comma 3, art. 169, del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii., delle proposte di Variante introdotte in corso d’opera relative alla costituzione di un lotto funzionale finalizzato all’attivazione di un collegamento veloce passeggeri e merci tra i due capoluoghi lombardi nell’ambito del progetto *“Linea AV/AC Milano-Verona. Tratta Treviglio-Brescia”* – Progetto Definitivo *“Ingresso urbano in Brescia”*.

Avverso il presente provvedimento è ammesso ricorso al TAR entro 60 giorni e al Capo dello Stato entro 120 giorni dalla notifica dell’atto e/o dalla sua pubblicazione sul sito web di questo Ministero (www.va.minambiente.it).

Il Direttore Generale
(Dott. Mariano Grillo)

Elenco indirizzi

R.F.I. S.p.A.
rfi-ad@pec.rfi.it

e p.c. Ministero delle Infrastrutture e dei
Trasporti
Struttura Tecnica di Missione
stm@pec.mit.gov.it

Ministero dei beni e delle
attività culturali e del turismo
mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it

Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale VIA-VAS
ctva@pec.minambiente.it



*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio
e del Mare*

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO
AMBIENTALE - VIA E VAS

IL SEGRETARIO



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Commissione Tecnica VIA - VAS

U. prot CTVA - 2014 - 0003957 del 18/11/2014

Pratica N.

Rif. Mittente:



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E. prot DVA - 2014 - 0038251 del 19/11/2014

Al Sig. Ministro
per il tramite del Sig. Capo di Gabinetto

Sede

Direzione Generale per le
Valutazioni Ambientali

Sede

OGGETTO: I.D. VIP 2834 trasmissione parere n. 1653 CTVA del 14 novembre 2014. VIA Speciale Verifica di Attuazione- Linea AV/AC Milano-Verona. Tratta Treviglio-Brescia, pogetto Definitivo "Ingresso Urbano in Brescia". Varianti, proponente Italferr S.p.A

Ai sensi dell' art. 11, comma 4 lettera e) del D.M. GAB/DEC/150/2007, e per le successive azioni di competenza della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, si trasmette copia conforme del parere relativo al procedimento in oggetto, approvato dalla Commissione tecnica di verifica dell' impatto ambientale VIA e VAS nella seduta Plenaria del 14 novembre 2014.

Si saluta.



Il Segretario della Commissione
(avv. Sandro Campilongo)

All. c/s

Ufficio Mittente: MATT-CTVA-US-00
Funzionario responsabile: CTVA-US-06
CTVA-US-06_2014-0312.DOC

Ministero dell'AMBIENTE
e del MARE
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
Segretario della Commissione



La presente copia fotostatica composta
di N° 5 fogli è conforme al
suo originale.

Roma, li 17-11-2014

Ministero dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare

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

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

Parere n. 1653 del 14/11/2014

Progetto:	<i>Variante ex art. 169 D.lgs. n. 163/2006 e ss.mm.ii.</i> <i>ID_VIP 2834 - Linea AV/AC Milano-Verona. Tratta Treviglio-Brescia. Progetto Definitivo "Ingresso Urbano in Brescia". Varianti.</i>
Proponente:	<i>ITALFERR S.P.A.</i>

1. PREMESSA

IN DATA 20/03/2014, con nota prot. AND.G0.0061578.14.U del 09/09/2014, acquisita agli atti con prot. DVA-2014-28823 del 10/09/2014, la Società Italferr S.p.A. ha presentato istanza, a perfezionamento della precedente del 07/08/2014 ed in riscontro alla nota prot. DVA-2014-28577 del 08/09/2014, per lo svolgimento della procedura ex art. 169, D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii.. Varianti, per il progetto *Linea AV/AC Milano-Verona. Tratta Treviglio-Brescia - Progetto Definitivo "Ingresso Urbano in Brescia"*;

VISTO il Parere del 28 agosto 2003, in cui l'Assemblea plenaria della Commissione Speciale VIA ha espresso il parere favorevole, con prescrizioni, al progetto "*Linea AC/AV Torino - Venezia : Tratta Milano-Verona*";

VISTA la Delibera n. 120, del 5 dicembre 2003 con la quale il CIPE ha approvato il progetto preliminare "*Linea AC/AV Torino - Venezia : Tratta Milano-Verona*" con prescrizioni e raccomandazioni riportate in allegato A alla citata Delibera CIPE n. 120/2003;

VISTA la Delibera n. 13, del 5 aprile 2007, con cui il CIPE, a seguito della revoca delle concessioni di cui all'articolo 13 della legge n. 40/2007, ha disposto che per la tratta Milano-Verona fosse posta in atto l'attivazione dell'iter autorizzativo del Progetto Definitivo, ai sensi del D.Lgs. 163/2006, per la "*sub tratta AV/AC Treviglio - Brescia*", 1^a fase funzionale della linea AV/AC Milano - Verona;

VISTO il Parere n° 43 del 15 maggio 2008, con il quale l'Assemblea plenaria della Commissione Speciale VIA ha approvato, la "Relazione di ottemperanza" sul progetto "*Linea AC/AV Torino-Venezia : Tratta Milano-Verona, Lotto funzionale Treviglio-Brescia*", con approvazione della Tratta Treviglio-Brescia e richiesta di integrazione dello Studio di Impatto Ambientale e ripubblicazione per alcuni tratti tra cui l'Ingresso urbano a Brescia";

VISTO il Parere n° 49 del 19 giugno 2008, con cui l'Assemblea plenaria della Commissione Speciale VIA ha approvato la "Relazione di ottemperanza" sul progetto "*Linea AC/AV Torino - Venezia : Tratta Milano-Verona, Lotto funzionale Treviglio-Brescia*", circa l'esatto adempimento del progetto definitivo ai contenuti delle prescrizioni di cui al decreto di compatibilità ambientale, costituito dalla Delibera n. 120 del 5 dicembre 2003. (D.Lgs. 163/2006, art. 185 comma 4 lett. b.);

VISTA la Delibera CIPE n. 81 del 22 settembre 2009, che ha approvato, con prescrizioni, il progetto definitivo della "*Linea AC/AV Torino - Venezia : Tratta Milano-Verona*" *Lotto funzionale Treviglio-Brescia*.

VISTA la Delibera CIPE n. 85 del 26 aprile 2010, (pubblicata in G.U. n.95 del 26/04/2011) che autorizzava l'avvio alla realizzazione della *Tratta Treviglio-Brescia*, suddivisa in due lotti costruttivi (denominati LC1-LC2), limitando questa autorizzazione al primo lotto costruttivo (LC1), con l'impegno programmatico di finanziare l'intera opera.

VISTO il Parere n°634 del 4 febbraio 2011, con cui l'Assemblea plenaria della Commissione Speciale VIA con ha approvato con prescrizioni il progetto "*Linea AC/AV Torino-Venezia : Tratta Milano-Verona*" *Lotto funzionale Treviglio-Brescia*, nelle parti di progetto ripubblicate (per le quali, ai Pareri n.43 e 49 per la valutazione di impatto ambientale VIA-VAS era stata rilevata una difformità tra il progetto definitivo e quello preliminare).

VISTO il Parere n°633 del 4 febbraio 2011, con cui l'Assemblea plenaria della Commissione Speciale VIA ha approvato, con prescrizioni, il progetto "*Linea AC/AV Torino-Venezia : Tratta Milano-Verona*" *Lotto funzionale Treviglio-Brescia - Progetto Definitivo Ingresso urbano dell'interconnessione di Brescia Ovest*.

IN DATA 18/09/2014, la DVA, con nota prot. DVA-2014-29702, ha trasmesso la comunicazione sull'esito positivo delle verifiche tecniche e amministrative per la procedibilità della domanda per lo svolgimento della procedura ex art. 169, D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii., sulle varianti presentate.

2. ITER TECNICO-AMMINISTRATIVO

Oggetto del presente parere è la verifica, nell'ambito del Progetto Esecutivo: "*Linea AV/AC Milano-Verona. Tratta Treviglio-Brescia - Progetto Definitivo "Ingresso Urbano in Brescia"*", presentato dalla Società Italferr S.p.A., ai sensi dell'art. 169, comma 4 del D.Lgs. 163/2006, dell'applicabilità, per le proposte di Variante presentate con l'istanza del 09/09/2014, prot. AND.G0.0061578.14.U, delle procedure previste al comma 3 dell'art.169 medesimo, a seguito dell'acquisizione della nota DVA-2014-29702, al prot. CTVA-2014-0003198 del 19/09/2014, di procedibilità dell'istanza di Italferr S.p.A.

IN DATA 07/10/2014, con nota prot. CTVA-2014- 0003429, il Presidente della Commissione Via procedeva alla

nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS, per l'espletamento della suddetta procedura.

IN DATA 13/10/2014, con nota prot. CTVA-2014- 0003495, veniva convocata presso il MATTM una riunione tecnica tra il Proponente e il Gruppo Istruttore della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS, riunione effettuata il 24/10/2014.

PRESO ATTO che la Documentazione consegnata dalla CEPAV 2 S.p.A., contestualmente alla citata istanza, riguarda i seguenti argomenti :

- Varianti tipo A (semplificazione delle lavorazioni interferenti con i pubblici servizi/viabilità);
 - o VI-14 - Viadotto Tangenziale Ovest
 - o VI-15 - Viadotto Via Dalmazia
- Varianti tipo B (affinamenti progettuali nell'elaborazione da Progetto Definitivo a Progetto Esecutivo);
 - o ARR - Indagini Archeologiche
 - o BA03 - Barriere Antirumore da km 16+253 a km 17+071
 - o IN-1A, IN-2A e IN-3A - Nuovi tombini e adeguamento degli esistenti
 - o RI-39 e RI-40 - Idraulica di Piattaforma
 - o RI-41 - Idraulica Stazione Centrale di Brescia
 - o RI-37, RI-38 e RI-39 – Opere di sostegno – Muri e Paratie
 - o VI-11 - Sottopasso Via Colombaie
 - o VI-12 - Sottopasso Via Violino
 - o VI-16 - Sottopasso Via Corsica
 - o SIO-1, BA-04C e RI-42A – Sottovia Via Zima e Opere connesse all'inserimento Barriere Antirumore
 - o Modifiche WBS IN-00
- Varianti tipo C (esigenze impiantistiche e/o intervenute specifiche tecniche di RFI).
 - o FA-13 - Ampliamento Fabbricato servizi accessori di Brescia scalo
 - o Modifiche al Sistema di Controllo Marcia Treno
 - o Utilizzo segnali alti a LED: sostituzione dei segnali SDO (Segnale a Diodi Ottici), che risultano obsoleti, con segnali di nuova tecnologia a LED;
 - o Cavi armati: in ottemperanza a nuove disposizione tecniche di RFI è stata prevista la sostituzione dei cavi armati, previsti nel Progetto Definitivo, con cavi non armati.

PRESO ATTO che per ognuna di esse sono state allegate all'istanza le seguenti documentazioni :

- scheda tecnica di descrizione sintetica delle opere in variante con le motivazioni dell'intervento;
- la progettazione esecutiva della variante corredata dagli elaborati.

RICORDATE tutte le caratteristiche dell'opera in generale e degli interventi specifici di seguito esposti :

3. RICHIAMI SINTETICI SULL'OPERA

Rispetto all'intera linea AC Milano - Verona il tratto Treviglio-Brescia, oggetto del progetto esecutivo (in esame con procedura separata per Verifica di Attuazione) e delle varianti oggetto di questa procedura, così come trasmesso da CEPAV 2 in data 23/07/2014 (Attuazione) e 09/09/2014 (Varianti), costituisce un lotto funzionale finalizzato all'attivazione del collegamento veloce passeggeri e merci tra i due capoluoghi lombardi. La tratta si estende interamente nella Regione Lombardia su un territorio che comprende 29 Comuni, attraversando le province di Milano, Bergamo, Cremona e Brescia come di seguito dettagliato:

- Provincia di Milano (1,5 km circa): Comune di Cassano d'Adda;
- Provincia di Bergamo (25,9 km circa): Comuni di Casirate d'Adda, Treviglio, Calvenzano, Caravaggio, Pagazzano, Fornovo San Giovanni, Banano, Morengo, Fara Olivana con Sola, Romano di Lombardia, Isso, Barbata, Covo, Antegnate e Calcio;
- Provincia di Cremona (viabilità extralinea): Comune di Castel Gabbiano;
- Provincia di Brescia (28,6 km circa): Comuni di Urago d'Oglio, Rudiano, Chiari, Castrezzato, Coccaglio, Rovato, Cazzago San Martino, Travagliato, Ospitaletto, Castelgnato, Roncadelle e Brescia.

L'intervento si inserisce all'interno del più generale progetto della Linea AC/AV Milano-Verona approvato con Delibera CIPE n. 81/2009 del 22.09.09 - Lotto funzionale Treviglio-Brescia nell'ambito del quale, con Delibera-

zione CIPE n.85/2010 pubblicata in G.U. n.95 del 26/04/2011 è stato autorizzato l'avvio alla realizzazione della Tratta Treviglio - Brescia secondo due lotti costruttivi (LC1-LC2).

Il progetto definitivo degli interventi afferenti l'ingresso urbano in Brescia della Tratta AV/AC Treviglio-Brescia è stato approvato dal Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica con la Deliberazione n. 81/2009 del 22/09/2009, pubblicata sulla G.U. 51/2010 avente ad oggetto "Programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001, Linea AV/AC Milano - Verona: lotto funzionale Treviglio - Brescia)", delibera che prescriveva, al punto 1.1 lett. B) dell'Allegato 1, di aggiornare lo Studio di Impatto Ambientale del progetto dell'Ingresso Urbano in Brescia e provvedere alla relativa pubblicazione.

L'aggiornamento del SIA è stato pubblicato in data 02/07/2010 e in data 27/05/2011 la Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha trasmesso il parere della Commissione Tecnica di VIA n.633 del 04/02/2011 positivo, con prescrizioni, che prevedevano che si dovesse successivamente dare evidenza alla stessa Struttura Tecnica di Missione e alla Commissione Tecnica di Verifica VIA-VAS del MATTM, dell'avvenuto adeguamento progettuale, trasmettendo a tal fine copia del progetto esecutivo corredato dell'apposita relazione di ottemperanza alle prescrizioni.

Contemporaneamente al suddetto iter l'affinamento progettuale e la ricerca di soluzioni di ottimizzazione operativa ed impiantistica ingeneravano nel progetto una serie di piccole varianti che, a parere del Proponente ed ai sensi dell'art.169 del D. Lgs. 163/2006, si ritiene che non assumano rilievo sotto l'aspetto localizzativo, né comportino sostanziali modifiche al progetto senza richiedere l'attribuzione di nuovi finanziamenti ovvero l'utilizzo di una quota superiore al cinquanta per cento dei ribassi d'asta conseguiti, per i quali si è aperta la procedura ex-art.169.

TUTTO CIÒ PREMESSO

ESAMINATA la documentazione progettuale che si compone del Progetto Definitivo "Linea AV/AC Milano-Verona. Tratta Treviglio-Brescia - Progetto Definitivo "Ingresso Urbano in Brescia" presentata dalla Società Italferr S.p.A., differenziata nei seguenti elaborati :

- VI-14 - Viadotto Tangenziale Ovest : *Elaborati Strutturali e Cantierizzazione*
- VI-15 - Viadotto Via Dalmazia : *Elaborati Strutturali e Cantierizzazione*
- ARR - Indagini Archeologiche : *Carte del posizionamento scavi archeologici*
- BA03 - Barriere Antirumore da km 16+253 a km 17+071 : *Piante e Prospetti*
- IN-1A, IN-2A e IN-3A - Nuovi tombini e adeguamento degli esistenti : *Elaborati strutturali*
- RI-39 e RI-40 - Idraulica di Piattaforma : *Planimetrie, Profili e Sezioni*
- RI-41 - Idraulica Stazione Centrale di Brescia : *Planimetrie, Profili e Sezioni*
- RI-37, RI-38 e RI-39 – Opere di sostegno – Muri e Paratie : *Planimetrie, Profili e Sezioni*
- VI-11 - Sottopasso Via Colombaie : *Elaborati Strutturali e Cantierizzazione*
- VI-12 - Sottopasso Via Violino : *Elaborati Strutturali e Cantierizzazione*
- VI-16 - Sottopasso Via Corsica : *Elaborati Strutturali e Cantierizzazione*
- SIO-1, BA-04C e RI-42A : *Elaborati Strutturali e Cantierizzazione*
- Modifiche WBS IN-00;
- FA-13 - Ampliamento Fabbricato servizi accessori di Brescia scalo : *Progetto, Relazioni e Capitolati*
- Modifiche al Sistema di Controllo Marcia Treno : *Piani schematici.*
- Utilizzo segnali alti a LED;
- Cavi armati : *Piano cavi.*

la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

ESPRIME LE SEGUENTI VALUTAZIONI

4. CONTENUTI DEL PROGETTO

Le 17 Varianti incluse nell'istanza si riferiscono agli interventi descritti nelle note seguenti :

Gruppo A. Semplificazione lavorazioni interferenti con servizi e/o viabilità

A-1. *Viadotto Tangenziale Ovest (wbs VII4)*

Il viadotto VII4 ha uno sviluppo di 34 metri, di cui 32,5 metri di luce netta di impalcato per consentire alla linea

ferroviaria della penetrazione urbana in Brescia di scavalcare la Tangenziale di Brescia e la viabilità di accesso all'impianto ferroviario di Brescia scalo. Il Progetto Definitivo prevedeva la realizzazione di tre campate semplicemente appoggiate, realizzate con solettone in calcestruzzo armato e travi incorporate, con due spalle e due pile intermedie. A seguito delle richieste del Comune di Brescia, di garantire sempre due corsie per senso di marcia anche durante le fasi realizzative dell'opera, è stata modificata la soluzione progettuale eliminando le due pile intermedie ed optando per uno scavalco a campata unica con travi in acciaio estradossate. L'incremento dei carichi sulle spalle ha ovviamente richiesto un aumentare dei pali di fondazione previsti originariamente.

A-2. Viadotto Via Dalmazia (wbs VI15)

Il progetto definitivo prevedeva la realizzazione di un viadotto a due campate di luce netta ciascuna di 7,66 m con pila centrale, in analogia al sottovia esistente in affiancamento. Su richiesta dell'Amministrazione Comunale, per limitare al minimo il periodo di chiusura di via Dalmazia è stata introdotta una nuova soluzione che prevede l'impiego di un impalcato metallico a campata unica della lunghezza di ~ 17 m, con eliminazione della pila centrale.

Gruppo B. Affinamenti progettuali

B-1. Indagini Archeologiche (wbs ARR)

La Soprintendenza per i beni Archeologici della Regione Lombardia, nell'ambito dell'approvazione del progetto, ha prescritto che i sondaggi archeologici preliminari venissero integrati con operazioni di "sterro cauto" lungo i tratti non urbanizzati interferenti con il sedime della sede ferroviaria. Sono state quindi previste lungo il tracciato ferroviario non urbanizzato, trincee e saggi esplorativi, con operazioni di "sterro cauto" durante la Bonifica da Ordigni Esplosivi, eseguiti con uno scavo meccanico superficiale con escavatore a benna liscia. Ogni operazione in fase esecutiva verrà eseguita sotto costante sorveglianza degli operatori archeologici.

B-2. Barriere Antirumore dal km 16+253,00 al km 17+071,50 (wbs BA03)

In corrispondenza dell'edificio esistente di Compendium, stante la stretta vicinanza della barriera antirumore allo stesso edificio è stata modificata la fondazione della barriera, in modo da minimizzare l'interferenza tra le due opere e migliorare l'isolamento dell'edificio dalle vibrazioni conseguenti al passaggio dei treni. La barriera antirumore verrà fondata su una paratia di micropali, diversamente da quanto previsto nel Progetto Definitivo, nel quale erano state adottate fondazioni profonde di grande diametro con l'interposizione di una paratia tra l'edificio e la barriera.

B-3. Nuovi tombini (wbs INIA, IN2A e IN3A)

Il progetto esecutivo del sistema di drenaggio della piattaforma ferroviaria e della riconnessione al reticolo idrografico è stato adeguato allo stato di fatto presente al momento dei rilievi per garantire una corretta funzionalità del sistema. I tombini esistenti INIA e IN2A verranno prolungati e viene inserito il nuovo tombino IN3.A a seguito di una modifica della pavimentazione del piazzale antistante il fabbricato tecnologico GA2 alla pk 15+600.

B-4. Prolungamento tombino esistente (wbs IN79)

Nella zona dello scalo ferroviario merci di Brescia, per modifiche allo stato dei luoghi, è stato previsto il prolungamento del tombino esistente IN79 al fine di garantire la funzionalità della riconnessione al reticolo idrografico. Il tombino di dimensioni 5x4 m viene prolungato rispettando la sezione esistente che non supera i 2,8 metri di altezza.

B-5. Opere di sostegno - Muri e paratie (wbs RI37, RI38, RI39)

Nella definizione del corpo stradale ferroviario, tenendo conto delle quote di progetto dei binari nuovi e di quelli esistenti in affiancamento, è stato necessario inserire opere minori, tra cui due nuove paratie di micropali, la prima da pk 14+290 a pk 14+470, in sinistra al binario Mella, di lunghezza pari a 80 metri, la seconda, da pk 15+790 a pk 15+900, in sinistra tra il binario dispari della nuova linea e la linea storica, di lunghezza pari a 110 metri. Tali paratie garantiscono la sicurezza dell'esercizio ferroviario e la larghezza della piattaforma ferroviaria di progetto, migliorando anche l'operatività dei cantieri.

B-6. Idraulica Stazione Centrale di Brescia (wbs RI41)

Nella stazione di Brescia Centrale il progetto è prevista la sistemazione delle aree interne, in parte adibite ai percorsi pedonali di accesso ai binari, in parte adibite alle aree tecniche di stazione; a causa della differenza di quota tra il piazzale di stazione e il piano di posa del ballast, ha portato all'inserimento di una scarpata di collegamento e l'inserimento di una canaletta rettangolare di raccolta acque al piede della scarpata (perimetro sud dell'area di stazione). Tale canaletta garantisce la funzionalità del sistema e la riconnessione alla rete di smaltimento esistente.

B-7. Idraulica di piattaforma (wbs RI39 e RI40)

Per migliorare la funzionalità del sistema di smaltimento acque delle due piattaforme ferroviarie in affiancamento, lungo i rilevati RI39 e RI40 è stata inserita una canaletta rettangolare in calcestruzzo di dimensioni 50x50 tra la

sede esistente e la sede nuova.

B-8. Sottovia via Zima e opere connesse all'inserimento Barriere Antirumore (wbs SL01 BA04C e RI42A)

A seguito di una razionalizzazione del Progetto Esecutivo non risultano necessari gli interventi previsti sul sottovia di via Zinna alla pk 18+305. L'unica variazione intervenuta riguarda la modifica della struttura portabARRIERE e della barriera stessa in prossimità dell'opera esistente di sovrappasso a via Zima. Tale variazione si è resa necessaria per effetto della introduzione di una soluzione alternativa al tracciato planimetrico della Linea Cremona, variante planimetrica realizzata al fine di evitare di intervenire sull'opera esistente.

B-9. Ponte di Via Colombaie (wbs VII1)

La soluzione progettuale impiegata nel Progetto Definitivo prevedeva un impalcato metallico semplicemente appoggiato e a travi incorporate. Data la modesta luce dell'impalcato, la struttura a ponte è stata sostituita con una struttura scatolare. Detta soluzione offre vantaggi per i minori tempi di realizzazione, per una minore manutenzione e una maggiore durabilità. Infatti, vengono eliminate le fondazioni profonde non necessarie con la nuova soluzione progettuale, non vengono impiegati gli apparecchi di appoggio e il solettone in calcestruzzo sostituisce l'impiego delle travi metalliche. Pertanto, con la nuova soluzione progettuale, si eliminano le operazioni di manutenzione/sostituzione degli apparecchi di appoggio e i trattamenti di manutenzione superficiali sulle travi in acciaio esposte agli agenti esterni.

B-10. Ponte di Via Violino (wbs VII2)

La soluzione progettuale impiegata nel Progetto Definitivo per il ponte prevedeva un impalcato metallico a travi incorporate semplicemente appoggiato. Data la modesta luce dell'impalcato impiegato, la struttura a ponte è stata sostituita con una struttura scatolare; vengono eliminate le fondazioni profonde non necessarie con la nuova soluzione progettuale, non vengono impiegati apparecchi di appoggio e il solettone in calcestruzzo sostituisce l'impiego delle travi metalliche, eliminando le operazioni di manutenzione/sostituzione degli apparecchi di appoggio e i trattamenti di manutenzione superficiali sulle travi in acciaio esposte agli agenti esterni.

B-11. Ponte di Via Corsica (wbs VII6)

Il nuovo ponte previsto, in allargamento a quello esistente, viene realizzato per consentire al binario merci della linea ferroviaria in progetto di scavalcare via Corsica. La soluzione progettuale impiegata prevede l'utilizzo di travi in acciaio incorporate, a semplice appoggio, che limitano lo spessore dell'impalcato necessario a garantire il franco verticale, con spalle aventi fondazioni una su micropali e l'altra su fondazioni dirette. A tergo della spalla realizzata su micropali è stato inserito un manufatto scatolare che consente la continuità idraulica del canale idrico presente. Inoltre, dalle indagini condotte sul sottovia esistente in affiancamento è emersa la necessità di effettuare un intervento di consolidamento del medesimo.

Gruppo C. Esigenze impiantistiche e/o specifiche tecniche di RFI.

C-1. Allungamento FSA, Brescia scalo (wbs FA13)

Il fabbricato FSA nell'ambito dello scalo merci è stato previsto con dimensioni di 49.5 metri in larghezza e una lunghezza pari a 73,70 metri al fine di consentire di ricoverare nuovi carrelli porta bobine da utilizzarsi nelle fasi manutentive della linea ferroviaria. La parte del fabbricato adibita a rimessa è l'unica che ha subito un aumento di superficie, gli altri ambienti sono rimasti inalterati rispetto al progetto definitivo. Esternamente, coerentemente con l'allungamento del fabbricato sono stati risistemati i piazzali ed i marciapiedi ed è stata ridefinita una nuova configurazione dell'accesso all'area. L'allungamento del fabbricato ha comportato inoltre ad una diversa organizzazione dei binari di scalo, necessaria per una migliore gestione dei mezzi di manutenzione in uscita dal fabbricato.

C-2. Impianto SCMT

L'impianto Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT) è stato modificato per l'implementazione di alcune funzioni tecniche utili all'anticipo delle informazioni al treno, per migliorarne le condizioni di circolazione e sicurezza.

C-3. Segnali alti a LED

Sono stati sostituiti i segnali alti SDO (Segnale a Diodi Ottici) previsti nel Progetto Definitivo, atteso che i segnali SDO risultano obsoleti, con i segnali a tecnologia LED, che consentono un minor consumo energetico. Anche i relativi cavi sono stati dimensionati per recepire la modifica dei segnali a LED.

C-4. Cavi armati

In ottemperanza alla nuova disposizione tecnica di RFI sono stati sostituiti i cavi armati originariamente previsti nel Progetto Definitivo, con cavi non armati.

5. VALUTAZIONI

Per quanto riguarda le condizioni di cui al comma 3 dell'art. 169 del D.Lgs.n.163/2006, la variante proposta non assume rilievo sotto l'aspetto localizzativo, né comporta altre sostanziali modificazioni rispetto al progetto precedentemente approvato e non richiede l'attribuzione di nuovi finanziamenti a carico dei fondi.

**Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO
la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale VIA – VAS**

**ESPRIME PARERE
ai sensi dell'art. 169, comma 4, del D.Lgs. 163/2006,
che per quanto riguarda gli aspetti ambientali di competenza**

sussistano le condizioni di cui al comma 3 dello stesso art.169 perché le proposte di Variante relative al progetto "Linea AV/AC Milano-Verona. Tratta Treviglio-Brescia - Progetto Definitivo "Ingresso Urbano in Brescia", siano approvate direttamente dal Soggetto Aggiudicatore, con la seguente prescrizione:

- 1) acquisire preventivamente tutti gli ulteriori pareri necessari per l'approvazione definitiva del progetto, ed in particolare quello delle Sovrintendenze territorialmente competenti e del Comune di Brescia, ottemperando inoltre alle eventuali richieste e/o prescrizioni degli stessi, avendo cura di produrre apposita dichiarazione di avvenuto adempimento.

- Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)
- Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS)
- Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)
- Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)
- Avv. Sandro Campilongo (Segretario)
- Prof. Saverio Altieri
- Prof. Vittorio Amadio
- Dott. Renzo Baldoni
- Avv. Filippo Bernocchi
- Ing. Stefano Bonino
- Dott. Andrea Borgia
- Ing. Silvio Bosetti
- Ing. Stefano Calzolari
- Ing. Antonio Castelgrande

[Handwritten signature]
.....
[Handwritten signature]
.....
[Handwritten signature]
.....
ASSENTE
.....
[Handwritten signature]
.....
[Handwritten signature]
.....
ASSENTE
.....
[Handwritten signature]
.....
ASSENTE
.....
[Handwritten signature]
.....

[Large handwritten signature at the bottom of the page]

Arch. Giuseppe Chiriatti

Arch. Laura Cobello

Prof. Carlo Collivignarelli

Dott. Siro Corezzi

Dott. Federico Crescenzi

Prof.ssa Barbara Santa De Donno

Dott. Marco De Giorgi

Ing. Chiara Di Mambro

Ing. Francesco Di Mino

Avv. Luca Di Raimondo

Ing. Graziano Falappa

Arch. Antonio Gatto

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

Prof. Antonio Grimaldi

Ing. Despoina Karniadaki

Dott. Andrea Lazzari

Arch. Sergio Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

Arch. Bortolo Mainardi

Avv. Michele Mauceri

Ing. Arturo Luca Montanelli

Ing. Francesco Montemagno

Ing. Santi Muscarà

ASSENTE

[Handwritten signatures and initials on a dotted line background, including names like Carlo Collivignarelli and Siro Corezzi]

ASSENTE

ASSENTE

ASSENTE

ASSENTE

Arch. Eleni Papaleludi Melis

Eleni Papaleludi Melis

Ing. Mauro Patti

Mauro Patti

Cons. Roberto Proietti

ASSENTE

Dott. Vincenzo Ruggiero

ASSENTE

Dott. Vincenzo Sacco

Vincenzo Sacco

Avv. Xavier Santiapichi

ASSENTE

Dott. Paolo Saraceno

Paolo Saraceno

Dott. Franco Secchieri

Franco Secchieri

Arch. Francesca Soro

Francesca Soro

Dott. Francesco Carmelo Vazzana

ASSENTE

Ing. Roberto Viviani

Roberto Viviani