



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

DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI
E LE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

IL DIRETTORE GENERALE

Indirizzi in Allegato



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e
del Mare - D.G. Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali

U.prot DVA - 2015 - 0025616 del 14/10/2015

Pratica N:

Ref. Mittente:

OGGETTO: [ID_VIP: 3072]. Procedura di VIA Speciale, ex artt. 165 e 167, c. 5 e 183, del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii. e Piano di Utilizzo Terre e Rocce da Scavo, ex D.M. 161/2012. Collegamento Autostradale di Connessione tra le città di Brescia e Milano - Progetto Definitivo di Variante relativo alla Interconnessioni A35-A4. Comunicazioni urgenti e richiesta integrazioni.

Con riferimento al procedimento in oggetto indicato, è pervenuta la nota della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS, prot. CTVA-2015-3348 del 09/10/2015, acquisita al prot. DVA-2015-25405 del 12/10/2015 con la quale ritiene necessario richiedere al soggetto Proponente:

- *“di presentare il Progetto Definitivo di risoluzione delle interferenze LEA67-04 e LEA64-23/2 per gli elettrodotti ricadenti nel Comune di Ospitaletto attraverso l'attivazione di una procedura ex art. 167 del D.Lgs. 163/2006 nell'ambito dell'attuale procedura [ID_VIP: 3072]”;*
- *di fornire, sul Progetto Definitivo di Variante in oggetto, gli elementi integrativi esplicitati nella citata nota che si allega “nelle more della redazione e della presentazione del progetto di risoluzione dell'interferenza delle linee LEA 67-04 e LEA 64-23/2, vista la documentazione presentata dal Proponente e in particolare il livello generale dello Studio di Impatto Ambientale, redatto partendo dall'assunto di un'opera esistente da completare, ma non approfondito come necessario nelle sue elaborazioni valutative, spesso non dettagliate ma relative agli studi generali svolti per l'intera opera Bre.Be.Mi, [...] per poter svolgere un'adeguata valutazione di progetto presentato”.*

I suddetti approfondimenti dovranno essere inviati a questo Ministero con le seguenti modalità:

- a) n. 1 copia in formato cartaceo deve essere trasmessa alla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 Roma;

Ufficio Mittente: Div. II - SVA - Sezione L.O. - Problematiche Territoriali e OO.AA.
Funzionario responsabile: dgianfrancesco.carlo@minambiente.it - tel. 06.57225931
DVA-2VA-LO-03_2015-0161.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

b) n. 2 copie in formato cartaceo e n. 3 copie in formato elettronico, secondo le Specifiche Tecniche definite dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, contenute nell'elaborato "*Documentazione in formato digitale a supporto della Commissione VIA*", acquisibile sul sito internet www.va.minambiente.it, secondo il percorso *homepage - dati e strumenti - Specifiche Tecniche e Linee Guida*, devono essere trasmesse alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS, Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 Roma.

Si rimane in attesa di quanto sopra richiesto.

Renato Grimaldi



Elenco Indirizzi

Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A.
calspa@lamiaptec.it

e, p.c. Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Dipartimento per le Infrastrutture,
i Sistemi Informativi e Statistici
Direzione Generale per le Strade e Autostrade
e per la Vigilanza e la Sicurezza
nelle Infrastrutture Stradali
dg.strade@pec.mit.gov.it

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

Regione Lombardia
ambiente@pec.regione.lombardia.it



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

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

IL PRESIDENTE



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

CTVA - 2015 - 0003348 del 09/10/2015

Autore

Ref. Mittente

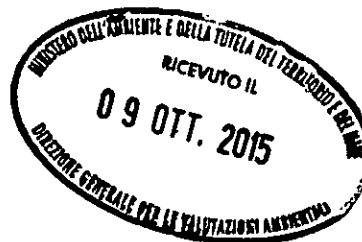


Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e
del Mare - D.G. Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali

E: prot DVA - 2015 - 0025405 del 12/10/2015

Direzione Generale per le Valutazioni e le
Autorizzazioni Ambientali

dgsalvanguardiaambientale@pec.minambiente.it



OGGETTO: IDVIP 3072 - VIA Speciale ex artt. 165, 167 co 5 e 183 del Dlgs
163/2006 e Piano di Utilizzo Terre e Rocce da Scavo ex DM161/12:
Collegamento Autostradale di Connessione tra le città di Brescia e
Milano - Progetto Definitivo di Variante relativo alla
Interconnessioni A35-A4. Comunicazioni e richiesta di integrazioni.

Con riferimento al progetto indicato e a seguito delle risultanze emerse dall'analisi della documentazione trasmessa dal Proponente, delle comunicazioni intercorse con le Amministrazioni coinvolte e degli esiti delle riunioni tecniche svolte, la Commissione, ai sensi e per gli effetti dell'art. 20 del D.Lgs. 190/02, ritiene necessario richiedere quanto segue in ordine al Progetto Definitivo di risoluzione delle interferenze LEA67-04 e LEA64-23/2 per gli elettrodotti ricadenti nel Comune di Ospitaletto e, contestualmente, acquisire le integrazioni, sotto elencate sul Progetto Definitivo di Variante relativo alla Interconnessione A35-A4.

Premesse

VISTA la nota prot CAL-180615-00001 del 08.07.2015, acquisita agli atti con prot. DVA-2015-17973 del 08.07.2015, con la quale è stata richiesta l'attivazione della procedura di VIA Speciale ex artt. 165, 167 co 5 e 183 del Dlgs 163/2006 e Piano di Utilizzo Terre e Rocce da Scavo ex DM161/12;

VISTI gli esiti della riunione tecnica svoltasi c/o MATTM in data 10 settembre 2015, convocata con nota prot. CTVA-2015-0002728 del 06.08.2015, con la partecipazione del Proponente, del MIBAC e di ISPRA, è emersa la necessità di richiedere chiarimenti e approfondimenti;

VISTO il Parere CTVA 1595 del 01.08.2014 Parere tecnico ex art. 9 c. 5 DM 150/2007 "Collegamento autostradale tra le città di Brescia e Milano (Breheim) Programma di risoluzione delle interferenze".

Ufficio Mittente: MATT-CTVA-US-00
Funzionario responsabile: CTVA-US-35
CTVA-US-35_2015-0048.DOC

Richiesta chiarimenti":

VISTA la nota prot. DVA 39885 del 03.12.2014 relativa alle varianti agli elettrodotti 380 kV (T. 365 Chiari - Travagliato) e 132 kV (T. 754/755 Travagliato - Stefana - Travagliato - Bandico nel Comune di Ospitaletto, oggetto di risoluzione dell'interferenza con l'autostrada Bre-Be-Mi, approvata con deliberazione CIPE n. 42/2009. Procedimento di accertamento delle violazioni di cui all'art. 29, comma III, del D.Lgs. 152/2006;

VISTA la relazione tecnica - accertamento di verifica degli elettrodotti TERNA in loc. Lovernato di ARPA Lombardia Class. 8.4.1 Fascicolo 2013.3.62.1 relativa agli accertamenti svolti dall'Agenzia in data 18-19 luglio 2013 "Comune di Ospitaletto - Località Lovernato Indagine sui livelli di induzione elettromagnetica prodotti dagli elettrodotti TERNA 23755C1 - 23754C1 - 21365A1" con cui si evidenzia "nei due punti di indagine una mediana dei valori di induzione magnetica misurati inferiore all'obiettivo di qualità previsto dal DPCM 08/07/03 (3µT). In entrambi i punti di indagine le mediane stimate sono comunque superiori la 50% di tale obiettivo e, quindi, conformemente al DM 29/05/08 le sole misure svolte non possono attestare il rispetto del DPCM 08/07/03 da parte degli elettrodotti"

VISTO il Verbale della Deliberazione della Giunta Comunale del Comune di Ospitaletto del 30.07.2015 "Osservazione ai sensi del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i. per progetti di collegamento autostradale di connessione tra le città di Milano e Brescia. Progetto definitivo di variante "Interconnessione A4/A35", sottoposto a valutazione di impatto ambientale" e relativi allegati, tra cui l'allegato G della ASL Brescia Prot. 43562 del 14.03.2013, con cui ASL dichiara che "... si ritiene che l'area di parco pubblico coincidente con la proiezione della fascia di rispetto dell'elettrodotto in oggetto non possa essere utilizzata per i fini attualmente previsti, in quanto ciò comporterebbe un potenziale rischio per la salute pubblica";

VISTA la nota trasmessa dal Proponente con nota prot. CTVA-2015-0003275 del 05.10.2015 con la quale viene espressa la volontà di "confermare l'impegno della scrivente Società Concedente a dar seguito, nell'ambito di altra e diversa procedura, unitamente al Concessionario e agli altri soggetti coinvolti nella questione (overrossia l'Ente Gestore Terna ed il Consorzio CEPAV"), allo sviluppo della soluzione progettuale proposta dal Comune, ... già trasmessa da TERNA anche a codesto spettabile Ministero con lettera del 23 gennaio 2014 (cfr. prot. TRISPANO/P20140000080) ed era già stata esaminata positivamente da CAL, per quanto di competenza, con la nota del 3 giugno 2014 (Prot. CAL 060614-00004) che si allega anch'essa alla presente.":

VALUTATO:

- che la realizzazione in aereo delle due linee codificate LEA 67-04 e LEA 64-23/2, approvata con Delibera CIPE n. 42/2009 non è mai stata oggetto di valutazione da parte del MIBAC e del MATTM pur costituendo variante sostanziale al Progetto Definitivo;
- la non ottemperanza da parte del Proponente al Parere CTVA 1595 del 01.08.2014 Parere tecnico ex art. 9 c. 5 DM 150/2007 "Collegamento autostradale tra le città di Brescia e Milano (Brebemi) Programma di risoluzione delle interferenze. Richiesta chiarimenti", nel quale venivano poste all'evidenza tutte le problematiche e gli impatti ambientali dovuti alla variante progettuale;
- che sono stati più volte evidenziati gli impatti negativi derivanti dalla realizzazione del progetto da parte delle preposte Autorità Competenti Nazionali e Locali ricadenti sull'area del "parco pubblico per fanciulli" interdetto all'utilizzo in quanto non viene rispettato il valore di 3 µT (obiettivo di qualità) e gli impatti dovuti all'interferenza negativa con il contesto paesaggistico e culturale d'inserimento nei confronti del Santuario di Lovernato, bene tutelato ai sensi dell'art. 10 del DLgs 42/2004 e classificato come "luogo di rilevanza paesaggistica e percettiva caratterizzata da beni storici puntuali";
- che il Progetto Definitivo oggetto della Procedura di procedura di VIA Speciale ex artt. 165, 167 co 5 e 183 del DLgs 162/2006 e Piano di Utilizzo Terre e Rocce da Scavo ex DM161/12 inerente

il Collegamento Autostradale di Connessione tra le città di Brescia e Milano - Progetto Definitivo di Variante relativo alla Interconnessioni A35-A4, risulta essere nelle immediate vicinanze dei luoghi sopra descritti negativamente interferiti dagli elettrodotti LEA 67-04 e LEA 64-23/2;

si richiede al Proponente di presentare il Progetto Definitivo di risoluzione delle interferenze LEA67-04 e LEA64-23/2 per gli elettrodotti ricadenti nel Comune di Ospitaletto attraverso l'attivazione di una procedura ex art. 167 del D. Lgs. 163/2006 nell'ambito dell'attuale procedura IDVIP 3072.

Inoltre, nelle more della redazione e della presentazione del progetto di risoluzione dell'interferenza delle linee LEA 67-04 e LEA 64-23/2, vista la documentazione presentata dal Proponente e in particolare il livello generale dello Studio di Impatto Ambientale, redatto partendo dall'assunto di un'opera esistente da completare, ma non approfondito come necessario nelle sue elaborazioni valutative, spesso non dettagliate ma relative agli studi generali svolti per l'intera opera Bre.Be.Mi., questa Commissione, per poter svolgere un'adeguata valutazione del progetto presentato, richiede:

A. ASPETTI GENERALI:

1. si ritiene necessario che il Proponente consideri tutte le prescrizioni e raccomandazioni di carattere ambientale indicate nella Delibera CIPE n. 42 del 26/06/2009 che approvava il Progetto Definitivo della dell'infrastruttura Bre.Be.Mi., con particolare riferimento a quelle che rivestono carattere generale, con particolare riferimento ai seguenti aspetti:
 - a. integrazione con il progetto ferroviario AC/AV Milano-Verona, che interessa anche la tratta in esame, a partire dallo svincolo di interconnessione fra la BreBeMi e la SP19 (lato Ovest) in cui la linea ferroviaria corre in affiancamento fino al punto in cui, tramite 3 gallerie artificiali già costruite, sovrappassa il nuovo tracciato autostradale. La nuova linea ferroviaria rappresenta infatti un fattore di criticità lineare (detrazione visiva) che nel SIA non viene approfondito. (ad esempio nella prescrizione n. 239, per l'affiancamento "*Si prescrive di estendere al raccordo con la Tangenziale sud di Brescia lo studio effettuato sull'affiancamento con l'AC/AV per il tratto autostradale, adottando, laddove necessario, le medesime tipologie di protezione*");
 - b. Aree intercluse;
 - c. Opere di mitigazione nella fase di cantiere;
 - d. Piano di Monitoraggio Ambientale
 - e. Idraulica, acque di piattaforma, interferenza con i canali irrigui
 - f. Opere di mitigazione acustica
 - g. Opere a verde e passaggi per la fauna
2. il progetto dell'opera deve essere integrato da un Progetto di Monitoraggio Ambientale redatto secondo le indicazioni del MATTM pubblicate al sito <http://www.va.minambiente.it/it-IT/ps/DatiEStrumenti/SpecificheTecnicheELineeGuida> relativamente agli indirizzi metodologici generali ed agli indirizzi metodologici specifici riferiti alle componenti/fattori ambientali ad oggi disponibili che sono:
 - o Atmosfera;
 - o Ambiente idrico;

- Biodiversità;
- Agenti fisici.

B. QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

per l'Atmosfera si richiede:

1. che il Proponente presenti una relazione in cui nelle simulazioni relative al 2018 e al 2033 alle emissioni da traffico veicolare vengano aggiunte anche quelle provenienti da altre sorgenti;
2. di realizzare una simulazione nelle condizioni ante-operam che tenga conto delle emissioni da traffico veicolare e di quelle provenienti da altre sorgenti nelle condizioni attuali;
3. di identificare le zone di massima deposizione nell'area interessata dalla realizzazione del progetto;
4. di definire i recettori sensibili presenti nell'area interessata dal progetto e valutare il gap di emissioni tra gli scenari al 2018 e al 2033 e le condizioni attuali;
5. di valutare la quantità di polveri emesse e risospese nelle attività di cantiere utilizzando le correlazioni fornite dall'US-EPA (AP-42 "Compilation of Air Pollutant Emission Factors");
6. di valutare le emissioni di NO_x, CO, PM10 e PM2,5 emesse dai mezzi pesanti utilizzati nelle attività di cantiere;
7. di valutare l'impatto di tali attività sulla qualità dell'aria considerando che il particolato e gli inquinanti emessi in questa fase vanno a sommarsi all'inquinamento già presente nell'area interessata dal progetto per effetto delle emissioni provenienti da altre sorgenti.

per l'Ambiente Idrico si richiede:

1. una più precisa individuazione e caratterizzazione dei corpi idrici impattati da tutte le opere previste dal progetto in esame (anche per il tratto già esistente e soggetto solo ad adeguamento) fornendo anche una cartografia di dettaglio dell'assetto idrico dell'area di interesse in opportuna scala da cui si evincano le interferenze opera - ambiente idrico; si sottolinea, che tali interferenze dovranno essere dettagliate sia per la fase di cantiere che per quella di esercizio, per poter analizzare i possibili impatti aggiuntivi rispetto alla struttura esistente ed eventualmente valutare la necessità di ulteriori opere di mitigazione;
2. che per la fase di esercizio dell'adeguamento dell'infrastruttura esistente e per le nuove opere (compresa la barriera di esazione), in riferimento allo scarico delle acque di piattaforma, siano essere precisati i recapiti finali esplicitando la loro collocazione e la tipologia (questa ultima informazione è strettamente connessa al tipo di autorizzazione necessaria e ai limiti di legge previsti per lo scarico); dovrà essere altresì valutata la possibilità di estendere il programma di monitoraggio anche a tali punti di recapito finale; inoltre, sempre in tale ambito si ritiene necessario, prima della fase esecutiva, per quanto riguarda i sistemi disperdenti individuare una più approfondita analisi di dettaglio (anche in funzione di una più dettagliata analisi sulla permeabilità dei suoli e dell'eventuale presenza di falde superficiali), sentiti anche gli enti competenti in materia, per verificare se le previste portate da scaricare sono compatibili con le aree individuate;
3. più in generale che vengano riportati in una forma più chiara e dettagliata (ad esempio in forma tabellare) tutti i risultati dei dimensionamenti e delle verifiche del sistema di raccolta, allontanamento e trattamento delle acque meteoriche per tutto il tratto oggetto di valutazione (non solo quelli più

significati). In particolare, si ritiene fondamentale conoscere l'esatta collocazione dei due impianti di sedimentazione e disoleazione per la porta in ingresso alla vasca di laminazione esistente e i dettagli di tutti gli impianti di trattamento ritenuti necessari (la relazione idraulica fornita non risulta in tal senso completa); infine, si sottolinea l'importanza di aggiornare i dati pluviometrici considerando quelli ufficiali disponibili presso gli enti competenti e di verificare i riferimenti normativi utilizzati con quelli attualmente vigenti nazionali e/o regionali ai fini di una corretta analisi e valutazione delle acque meteoriche;

4. di fornire una relazione idrologica - idraulica che contenga i dati utilizzati, i rispettivi dimensionamenti e le relative verifiche eseguite per tutte le interferenze con il reticolo principale e secondario di tutta l'infrastruttura oggetto di questa procedura di VIA (adeguamento e nuove opere connesse);
5. una verifica delle mappe di pericolosità idraulica nelle aree in cui si inserisce il tracciato oggetto di valutazione ai sensi della Direttiva Alluvioni 2007/60/CE e secondo le indicazioni contenute nella Proposta di Piano di Gestione Rischio Alluvioni, pubblicato dall'AdB Po il 22 dicembre 2014, e/o nelle eventuali modifiche del PAI approvato;
6. individuare ulteriori punti di monitoraggio in funzione degli impatti generati dall'adeguamento dell'opera esistente e delle nuove opere connesse sia in fase di cantiere che in fase di esercizio (ad esempio nei punti di scarico acque di piattaforma e nei punti di interferenza - reticolo idrografico, ecc.);

per il Suolo e Sottosuolo si richiede di :

1. approfondire degli studi relativi alla sismicità dell'area, all'intersezione della faglia con le opere da realizzarsi e una analisi della liquefazione ad oggi non prevista;
2. specificare, in fase esecutiva, l'utilizzo dei seppur modesti quantitativi di materiale in esubero, quantificati in 102.981.84 mc;

per la Fauna si richiede di:

1. aggiornare lo studio con dati più recenti sulle presenze faunistiche indicate nel SIA, relative 2003;
2. caratterizzare da un punto di vista faunistico anche gli altri ambienti interessati dall'infrastruttura, in particolare gli agro-ecosistemi, e non solo i corsi d'acqua, su cui l'opera, nel tratto considerato, non ha impatti diretti;
3. considerare anche le altre Classi di vertebrati (mammiferi, anfibi e rettili) e pertanto reperire dati aggiornati anche per le specie ad esse appartenenti e per le quali l'opera rappresenta un imponente elemento di frammentazione del territorio;
4. approfondire l'aspetto relativo ad impatti e relative misure di mitigazione per tutta la componente (incluse quindi Vegetazione e Flora) per la fase di cantiere, soprattutto in relazione alle misure finalizzate a contenere la polverosità;

per gli Ecosistemi si richiede di:

2. prevedere misure di mitigazione finalizzate ad assicurare la continuità territoriale delle aree agricole attraversate dall'infrastruttura mediante il mantenimento di adeguati attraversamenti naturali esistenti (strade campestri, piste ciclabili, cavi irrigui, filari di alberi), utili a garantire la fruibilità del paesaggio e la relazione tra ecosistemi;

3. in generale, sia l'analisi degli impatti derivanti dall'infrastruttura stradale in oggetto che le relative mitigazioni (QRA, § 5.2.2. e 5.2.3.) sono affrontate approfonditamente a livello teorico, ma risulta assente un'analisi mirata sull'area di studio e una descrizione degli interventi di mitigazione che si intendono effettivamente realizzare nell'opera in esame: infatti, a fronte di una planimetria in cui è illustrata la realizzazione di 3 passaggi per la fauna (elaborato 60543-MAAX1-A00), nel testo del QR Ambientale e QR Progettuale la descrizione di queste misure di mitigazione è molto generica e non affronta nello specifico le soluzioni adottate per l'infrastruttura in oggetto; nel QR Ambientale, a seguito di un'esauritiva dissertazione su tutte le tipologie di sottopassi e sovrappassi faunistici esistenti, atti a mitigare la frammentazione (QRA, §5.2.3.1) indotta da infrastrutture stradali, il Proponente conclude che *"le misure di mitigazione più efficaci sono anche molto costose, ed è bene limitarne l'uso a zone effettivamente importanti per la connettività. L'approccio ideale per l'identificazione di queste zone chiave comporta l'attenta valutazione di tutte le caratteristiche del paesaggio"*, tuttavia tali valutazioni non sono presenti all'interno del SIA, pertanto si richiede di:

- a. integrare i capitoli relativi alle mitigazioni con la descrizione delle soluzioni adottate incluse le ragioni che hanno portato alla scelta di quella tipologia di passaggio in quel determinato punto dell'infrastruttura.

Relativamente alle misure di mitigazione previste per l'inquinamento acustico (QRA, §5.2.3.2), il Proponente cita i possibili interventi atti a mitigare le interferenze acustiche di un'infrastruttura come quella in esame, ma non indica se e quali prevede di realizzare con specifico riferimento alla fauna, pertanto si richiede di:

- b. specificare se tali interventi sono previsti, e quali, motivando le scelte effettuate.

In merito alle mitigazioni previste per l'inquinamento luminoso, nel QR Ambientale (§5.2.3.3) il Proponente illustra "alcuni suggerimenti pratici per la progettazione di impianti di illuminazione esterna notturna" e riassume "i punti cardine ritenuti opportuni per diminuire l'impatto dell'illuminazione notturna" ma non descrive quali, tra le buone pratiche elencate, intende realmente adottare, pertanto si richiede di:

- c. specificare quali siano le soluzioni utilizzate nel progetto.

4. Analogamente al QR Ambientale, anche nel PMA (§ 8.2) si afferma che gli indicatori faunistici monitorati saranno esclusivamente la definizione qualitativa della comunità ornitica presente e l'osservazione dei cambiamenti dei popolamenti nel tempo in quanto: *"dalle rilevanze emerse dal SIA si è data importanza principalmente alla fauna ornitica, specie a quella migratoria"*. Inoltre *"considerando che gli ecosistemi principali sono situati lungo i principali corsi d'acqua, i monitoraggi si incentrano lungo di essi"*. Poiché il monitoraggio ambientale ha lo scopo di monitorare gli effetti dell'infrastruttura sulla componente in esame, e poiché l'opera, nel tratto considerato, non impatta direttamente su corsi d'acqua si ritiene necessario rielaborare il PMA con particolare riferimento a:

- a. specie target, considerando anche altre Classi di vertebrati per i quali l'opera rappresenta un imponente elemento di frammentazione del territorio e che presumibilmente sono quelle a cui sono destinati i sottopassi faunistici previsti dal progetto;
- b. parametri da monitorare (stato degli individui/stato delle popolazioni). Si raccomanda a tal fine di fare riferimento al già citato documento "Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.; D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.) Indirizzi metodologici specifici: Biodiversità (Vegetazione, Flora, Fauna)"

Nonostante siano indicati come indicatori faunistici da monitorare esclusivamente la definizione

qualitativa e le variazioni nel tempo della comunità omotica, si afferma altresì che "saranno considerati i passaggi faunistici atti a collegare gli elementi di maggior rilevanza naturalistica presenti" (PMA, § 8.2) e che "sarà importante relazionare i dati relativi alle presenze faunistiche monitorate con l'effettivo passaggio di esemplari nei passaggi faunistici" (PMA, § 8.3). Tuttavia, a riguardo non sono indicate né le modalità né le tempistiche con le quali si intendono effettuare queste indagini, pertanto si richiede di:

- c. integrare il PMA con tali informazioni.

per la Salute Pubblica si richiede di:

1. approfondire la stima qualitativa e quantitativa degli impatti, con particolare riferimento alla componente atmosfera e alla componente rumore, in quanto condotta in modo poco dettagliato, in quanto il Proponente ha rimandato, per l'analisi di dettaglio, alle sezioni del SIA specifiche per le suddette componenti, operando solo una breve e parziale integrazione delle informazioni derivanti dall'analisi dello stato attuale di salute della popolazione con le informazioni ottenute dalla stima dei possibili impatti sulle componenti atmosfera e rumore (QRA, Cap. 6, pp. 288-290);

per Rumore e Vibrazioni si richiede di:

1. Lo studio è stato effettuato esclusivamente all'interno delle fasce di pertinenza dell'infrastruttura, mentre il DPR 142/2004, art. 4, comma 2 prevede che lo studio sia condotto entro una distanza di estensione pari al doppio di quella delle fasce di pertinenza per i ricettori sensibili (scuole, ospedali, case di cura). In ogni caso, all'esterno delle fasce di pertinenza, le infrastrutture concorrono assieme a tutte le altre sorgenti al raggiungimento dei valori limite previsti dalle zonizzazioni comunali di cui al DPCM 14/11/1997, pertanto si richiede di:
 - d. estendere e approfondire lo studio entro una distanza di estensione pari al doppio di quella delle fasce di pertinenza per i ricettori sensibili;
2. fornire una tabella dei valori calcolati per ciascun ricettore nelle situazioni *ante operam*, *post operam* e *post mitigazione*, con relativa indicazione sulle planimetrie di progetto;
3. valutare l'esistenza di eventuali altre sorgenti acustiche significative costituite da infrastrutture di trasporto e valutare eventuali situazioni di concorsualità;

per Paesaggio si richiede di:

1. integrare l'analisi con il tratto iniziale della nuova opera, a partire dallo svincolo di interconnessione fra la Bre.Be.Mi. e la SP19, in quanto l'analisi dei caratteri del paesaggio e dello stato dei luoghi di osservazione dell'opera è limitata, nella relazione, alla sola area interessata dal completamento della interconnessione con la A4, anche nel seguito della relazione del QR Ambientale il riferimento è solo a quest'ultimo tratto dell'intervento;
2. esplicitare i criteri che hanno portato all'attribuzione dei livelli di impatto;
3. fornire ulteriori fotosimulazioni, ad altezza osservatore, dai punti di vista individuati nel SIA (allegati), da e verso l'autostrada, *ante* e *post operam* con mitigazioni, con riferimento all'intero tracciato, con particolare attenzione alle opere d'arte, all'area compresa tra lo svincolo di interconnessione BreBeMi-SP 19 e il punto di intersezione del tracciato con la nuova ferrovia AC Milano-Verona, alle linee elettriche interferenti, alla nuova barriera di esazione e alle rampe di interconnessione con la A4;
4. approfondire il tema delle mitigazioni e dell'inserimento paesaggistico.

C. MODALITÀ E TEMPI DI CONSEGNA

I suddetti approfondimenti dovranno essere inviate a questo Ministero con le seguenti modalità:

- a) n. 1 copia in formato cartaceo deve essere trasmessa alla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 Roma;
- b) - n. 2 copie in formato cartaceo e n. 3 copie in formato elettronico, secondo le specifiche tecniche definite dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, contenute nell'elaborato "Documentazione in formato digitale a supporto della Commissioni VIA" devono essere trasmesse alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS, via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 Roma.

Si ricorda in merito che l'elaborato in questione è acquisibile sul sito internet www.va.minambiente.it secondo il percorso *homepage - dati e strumenti - Specifiche tecniche e linee guida*.

IL PRESIDENTE
(Ing. Guido Monteforte Specchi)