

S. A
R
W
9

MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO
E DEL MARE
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
Ufficio Segretario della Commissione



La presente copia fotostatica composta
di N° fogli è conforme al
suo originale.
Roma, li 28-10-2016

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*

Handwritten notes and signatures on the right side of the page.

Parere n. 2207 del 21/10/2016

R

Progetto:	<p><i>Variante ex art. 169 D.lgs. n. 163/2006 e ss.mm.ii.</i></p> <p><i>Tratta AC/AV Milano-Verona Lotto Funzionale Treviglio-Brescia "Fabbricato PJ2 ADDA" – Bivio Casirate Progetto Esecutivo Variante Progettuale</i></p> <p>IDVIP 3401</p>
Proponente:	<p>RETE FERROVIARIA ITALIANA S.P.A.</p>

Vertical handwritten notes and signatures on the right side of the table.

Handwritten signatures and notes at the bottom of the page.

1. PREMESSA

Oggetto del presente parere è l'esame, nell'ambito del Progetto Esecutivo: "*Linea ferroviaria AC/AV Milano-Verona, Lotto Funzionale Treviglio-Brescia*", presentato dalla Società RFI S.p.A., ai sensi dell'art. 169, comma 4 del D.lgs. 163/2006, della proposta di Variante presentata con l'istanza prot. RFI-DINDIPAV\A0011\2016\0000538 del 13/07/2016, acquisita al prot.19801/DVA del 28/07/2016, relativa al "*Nuovo Fabbricato Tecnologico PJ2*", adibito al nuovo impianto ACC (Apparato Centrale Computerizzato).

Il presente parere prevede, quindi, la verifica ai sensi dell'art.169, comma 4 del D. Lgs. n.163/2006 e s.m.i. della sussistenza o meno delle condizioni del comma 3 dell'art. 169 citato, per il quale le proposte di variazione progettuale possono essere approvate direttamente dal Soggetto Aggiudicatore;

2. ITER TECNICO-AMMINISTRATIVO

VISTI

- 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 del 3 aprile 2006, n.152 recante "*Norme in materia ambientale*" e ss.mm.ii. ed in particolare l'art. 8 inerente il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;
- 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 ss.mm.ii. 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 del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 e ss.mm.ii., concernente "Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248" ed in particolare l'art.9 che ha istituito la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;
- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS;
- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n. GAB/DEC/112/2011 del 20/07/2011 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS ed i successivi decreti integrativi;
- il Decreto Ministeriale n. 308 del 24/12/2015 recante gli "Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale";
- il Decreto Legislativo del 18 aprile 2016, n. 50 recante "Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture" e, in particolare, l'art. 216 "Disposizioni transitorie e di coordinamento", comma 27;

VISTO il Parere del 28/08/2003, con il quale la Commissione Speciale VIA ha espresso parere favorevole, con prescrizioni e raccomandazioni, ai fini della Compatibilità Ambientale del progetto "*Linea AV/AC Milano-Verona*", e la successiva Delibera CIPE n°120/2003 di approvazione del Progetto Preliminare.

VISTI i Pareri n° 43 del 15/05/2008 e n° 49 del 19/08/2008, con i quali l'Assemblea plenaria della Commissione Speciale VIA ha approvato la "Relazione di ottemperanza", ai sensi dell'art.185, comma 4 e 5, del D.Lgs 163/2006, sul progetto "*Linea AV/AC Milano-Verona*";

VISTA la Delibera CIPE n°81/2009 del 22/09/2009 con la quale è stato approvato, con prescrizioni, il Progetto Definitivo - ai sensi e per gli effetti dell'art.166 del D.lgs. 163/2006 – della tratta "*Linea AV/AC Milano-Verona, Lotto funzionale Treviglio-Brescia*".

VISTA la Delibera n°85/2010 del 18/11/2010 concernente "Programma delle infrastrutture strategiche (Legge n. 443/2001) Linea AV-AC Milano-Verona (CUP J41C07000000001). Autorizzazione avvio realizzazione per lotti costruttivi" ai sensi dell'art. 2, commi 232 e seguenti, della legge 23/12/2009, n. 191 (legge finanziaria 2010), in cui il CIPE autorizza l'avvio della realizzazione per lotti costruttivi, come individuati nella tabella 1 della presa d'atto, della "Linea AV/AC Milano - Verona: tratta Treviglio - Brescia";

VISTA la nota DVA-20016-0020319 del 03/08/2016 sull'esito positivo delle verifiche tecniche e amministrative per la procedibilità della istanza di cui sopra e per lo svolgimento della procedura ex art. 169, D.lgs. 163/2006 e ss.mm.ii., sulla Variante presentata.

PRESO ATTO che in data 05/09/2016, con nota prot. CTVA-2016- 0003002, 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.

PRESO ATTO che la Documentazione consegnata con nota prot. E2/L-02303/16 del 20/07/2016, acquisita al prot. 10213/DVA del 21/07/2016, il consorzio CEPAV due, in qualità di General Contractor responsabile della progettazione esecutiva e della realizzazione dell'intervento, consisteva in sintesi in:

- Inquadramento territoriale;
- Elaborati proposta progettuale di variante.

VISTA la nota CTVA-20016-0003231 del 23/09/2016 di convocazione, da parte della Commissione VIA, di una riunione con il Proponente, presente i rappresentanti del MIBAC, riunione tenutasi il 29/09/2016.

PRESO ATTO della nota prot E2/L 02909/16 del 13/10/2016, assunta al prot. CTVA-2016-3494 del 17/10/2016, in cui il Proponente, in riferimento al progetto in esame e alle risultanze della riunione di cui al 29/09/2016 inviava una nota integrativa fornendo

- Planimetria con interventi in progetto
- Planimetria e sezioni degli interventi in variante
- Planimetria mista con interventi in progetto ed in variante.

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

3. RICHIAMI SINTETICI SULL'OPERA

L'intervento in oggetto, "Linea Ferroviaria AV/AC Milano — Verona: tratta Treviglio Brescia" è inserito nella Delibera CIPE del 21 dicembre 2001, n°121 "Legge Obiettivo: 1° Programma delle infrastrutture strategiche" e ss.mm.ii. tra gli interventi strategici e di preminente interesse nazionale; tale progetto è stato successivamente confermato con Delibera CIPE n. 130 del 6 aprile 2006 recante "Rivisitazione programma delle infrastrutture strategiche (legge 443/2001) ".

La nuova linea fa parte del Corridoio trans-europeo TEN-T "Mediterraneo" e, in particolare, della linea AV/AC Milano - Verona (complessivamente 140 km), di cui sono già in esercizio i primi 27 km tra Milano e Treviglio, completati a luglio 2007. Lunga 39,6 km, la nuova linea AV/AC Treviglio Brescia attraversa 20 comuni nelle province di Milano, Bergamo e Brescia e s'innesta nel nodo ferroviario di Brescia attraverso l'interconnessione Brescia Ovest (circa 11,7 km) e il successivo tracciato di attraversamento urbano (6,9 km), realizzato in affiancamento alla linea esistente fino alla stazione di Brescia.

4. CONTENUTI DEL PROGETTO

Rispetto all'intera linea AC Milano-Verona nel tratto Treviglio-Brescia costituisce un lotto funzionale finalizzato all'attivazione del collegamento veloce di passeggeri e merci tra i due capoluoghi lombardi, si estende interamente nella Regione Lombardia su un territorio che comprende 29 Comuni, attraversando le province di Milano, Bergamo, Cremona e Brescia articolata in:

- Linea principale, da Treviglio (MI) a Sommacampagna (VR), sino all'ingresso nel nodo ferroviario di Verona;
- Interconnessione di Treviglio;
- Interconnessione di Brescia Ovest;
- Interconnessione di Brescia Est.

Interessando i Comuni di:

- in provincia di Milano (1,5 km circa): n°1 Comune (Cassano d'Adda);
- in provincia di Bergamo (25,9 km circa): n°15 (tra cui Casirate d'Adda, Treviglio, ecc...)
- in provincia di Cremona (interessata da viabilità extralinea): n°1 Comune;
- in provincia di Brescia (28,6 km circa): n°12 Comuni (fino a Brescia),

La linea veloce AC s'innesta sul quadruplicamento Milano-Treviglio e, sino all'esistente tangenziale esterna di Brescia (S.F. n. 19), corre in affiancamento al tracciato di:

- "Raccordo autostradale diretto Brescia-Milano" (Bre.Be.Mi) per circa 43 km;
- Linea storica Milano-Venezia (lato sud nel tratto terminale di penetrazione in Brescia, per circa 10 km).

Nel territorio comunale di Rovato la linea si divide: l'asse principale (come previsto nel Progetto Preliminare approvato e oggetto di altro lotto funzionale) prosegue a sud per bypassare la conurbazione di Brescia città per poi staccarsi con il ramo di interconnessione di Brescia Ovest che si affianca a sud della linea storica Milano-Venezia per entrare in Brescia Centrale. Il lotto funzionale prevede quindi la realizzazione dei seguenti interventi:

- innesto in continuità sulla linea Pioltello-Treviglio e nuovo bivio di interconnessione Ovest di Treviglio;
- predisposizione delle opere civili per la futura realizzazione dell'interconnessione di Treviglio Est;
- realizzazione del Posto di Comunicazione (PC) Treviglio Est;
- realizzazione del PC Brescia Ovest;
- interconnessione di Brescia Ovest;
- predisposizione opere civili per il futuro proseguimento del tracciato a sud di Brescia in direzione di Verona;
- ingresso urbano in Brescia con adeguamento del piano di stazione di Brescia Scala e Brescia Centrale;
- linee di alimentazione elettrica.

Dal punto di vista vegetazionale, faunistico ed ecologico, l'area su cui si sviluppa il tracciato, relativamente alla prima parte (dall'inizio alla stazione di Lascari), è in genere povero di elementi di naturalità, dominando le colture agrarie di tipo seminativo o orticolo; nella seconda parte, di maggior interesse dal punto di vista degli aspetti vegetazionali, ecologici e paesaggistici, le aree interessate vengono invece attraversate, a minimizzazione degli impatti, con un tracciato quasi tutto in galleria.

5. PROPOSTA DI VARIANTE

La variante in argomento è relativa alla sopravvenuta necessità di prevedere un nuovo piazzale tecnologico con relativo fabbricato a servizio della Linea AV/AC nel Lotto Funzionale Treviglio – Brescia, a seguito della richiesta avanzata da RFI al consorzio CEPV2 prot. RFI-DIN-IAVA0011\PI\2015\0000043 del 23.01.2015.

L'oggetto della variante è la realizzazione del nuovo Piazzale e del nuovo Fabbricato PJ2, Bivio Casirate (FAQ1), posizionati alla pk. 27+957 della nuova linea e il conseguente attrezzaggio Tecnologico di piazzale e fabbricato.

Il Progetto Definitivo approvato prevedeva:

- la realizzazione a cura del Consorzio Cepav Due del bivio dell'interconnessione di Treviglio Ovest con deviatori a tg 0,022 e la fornitura e posa dei relativi enti di piazzale;
- la realizzazione a cura di RFI degli interventi tecnologici sugli impianti in esercizio, tra cui l'adeguamento dell'esistente impianto ACC Bombardier del Posto Movimento Adda per la gestione del futuro bivio.

A seguito dei successivi approfondimenti tecnici, la soluzione impiantistica prevista è risultata non percorribile, per la distanza dei deviatori dell'interconnessione dal PM Adda superiore ai 3 km., rendendo necessario prevedere la progettazione di un nuovo fabbricato tecnologico (PJ2 Adda, appunto), attiguo ai deviatori del bivio da comandare. Per l'alimentazione elettrica di tale fabbricato è stata, inoltre, prevista anche un'opportuna cabina di trasformazione MT/BT posta nel medesimo piazzale.

Per tale piazzale e relativi fabbricati, quello tecnologico e quello della cabina, è stata individuata l'area adiacente alla Cabina TE (FAA1) prevista in progetto, in quanto già di proprietà RFI e interclusa tra la linea storica e la linea in progetto.

5.1. LOCALIZZAZIONE GEOGRAFICA DELLE OPERE IN VARIANTE

Il nuovo fabbricato PJ2 Adda (FAQ1) e la nuova cabina di alimentazione MT/BT a suo servizio, sono ubicati nel territorio Comunale di Cassano d'Adda, secondo lo stralcio planimetrico riportato in figura; Il piazzale ed i fabri-

cati integrativi, rispetto alle previsioni della Delibera CIPE 81/2009, sono indicati in rosso.

L'area individuata è delimitata:

- a Nord dalla Ferrovia Storica Milano – Venezia;
- a Sud dalla Linea AV/AC Treviglio – Brescia e dal quadruplicamento in uscita dal nodo ferroviario di Milano che proprio in poche centinaia di metri più ad Est si ricollega con la Linea Storica Milano – Venezia. A Sud è anche presente il nuovo collegamento autostradale BreBeMi;
- ad Ovest dalla Strada Provinciale 45;
- ad Est da un'area interclusa tra le Linee ferroviarie (Linea Lenta, Linea AV/AC e Linea di Interconnessione).

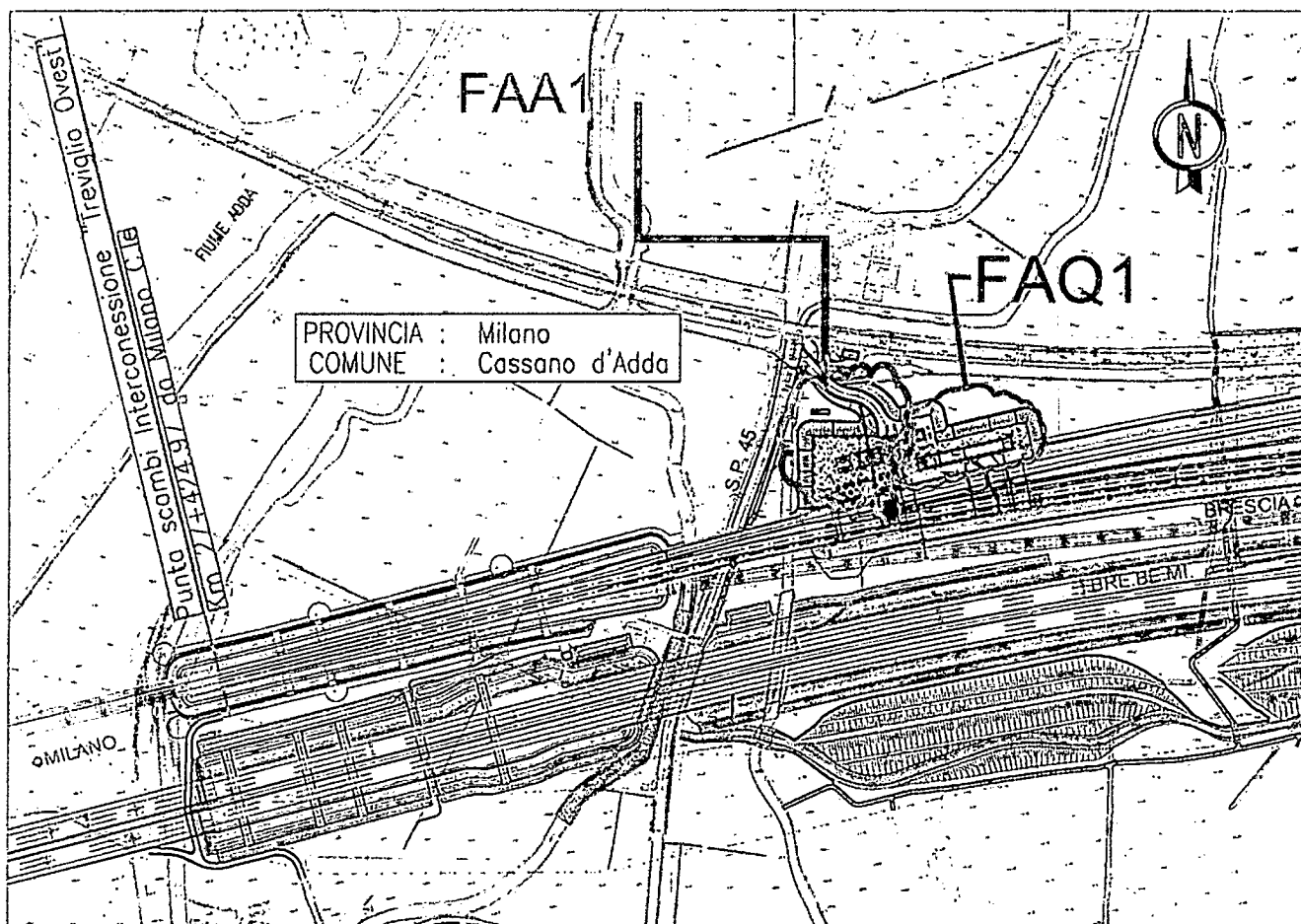


Figura 1 – Localizzazione previsto fabbricato FAA1 e nuovo fabbricato FAQ1

Il nuovo piazzale tecnologico è stato studiato quale allargamento del piazzale esistente, previsto per allocare il fabbricato FAA1, su aree già di proprietà del gruppo FS, poiché acquisite, nel corso di realizzazione delle opere relative al quadruplicamento veloce della Milano – Treviglio, aree in cui è quanto meno difficile ipotizzare una destinazione d'uso diversa da quella di pertinenza ferroviaria. I fabbricati in argomento rientrano nella fascia individuata dall'articolo 49 del DPR 11/07/1980, n. 753.

5.2. VALUTAZIONE DELLA SIGNIFICATIVITÀ AMBIENTALE

La procedura utilizzata per identificare e valutare gli aspetti/impatti ambientali, secondo il Sistema di Gestione Ambientale UNI EN ISO 14001, ha previsto n. 3 fasi così articolate:

- Fase 1: Identificazione delle attività per WBS che possono interagire con l'ambiente;
- Fase 2: Identificazione degli aspetti ambientali relativi alle attività individuate in Fase 1.
- Fase 3: Valutazione degli impatti ambientali.

Nelle 3 condizioni di lavoro:

- normali (condizioni operative ordinarie);
- anomale (condizioni eccezionali previste e programmabili);

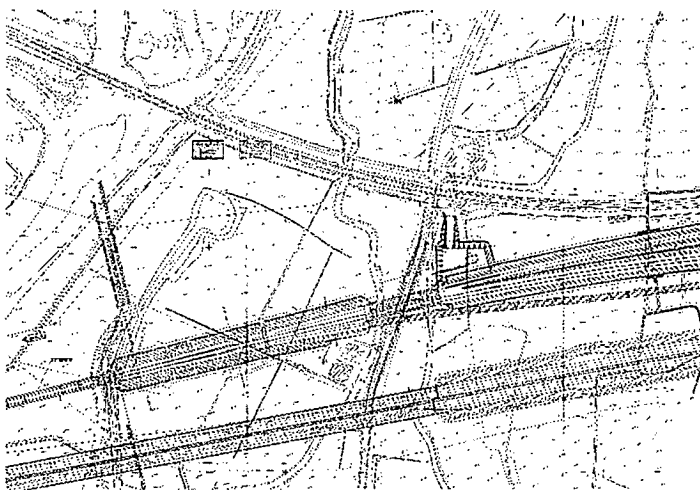
- di emergenza (condizioni che si manifestano in modo improvviso ed imprevedibile)

Con una scala di significatività valutabile sulla base dei seguenti punti:

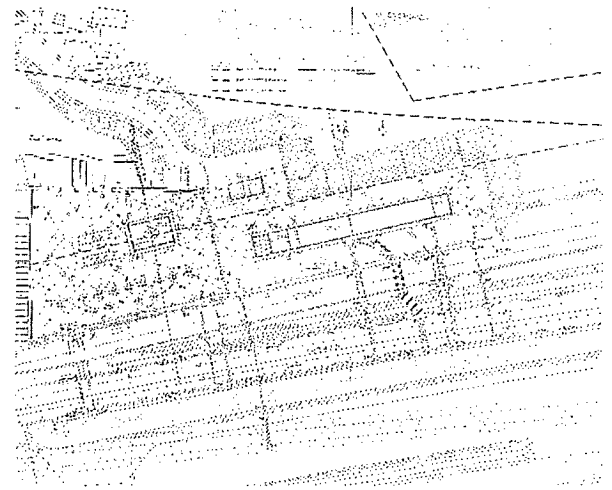
- Intensità dell'impatto;
- Estensione spaziale dell'impatto; o Durata temporale dell'impatto;
- Vulnerabilità del contesto in cui vengono svolte le attività di costruzione.

Con i seguenti risultati:

Dettaglio Attività FAQ1	Interferenza Acque superficiali	Interferenza acque sotterranee	Interferenza suolo	Rifiuti	Flora, Fauna e Habitat naturali	Emissioni in atmosfera e polveri	Rumore	Vibrazioni	Traffico indotto	Radiazioni elettromagnetiche	Interferenze Beni archeologici/naturali e paesaggistici	Livello	
Preparazione Area di cantiere	N	N	M	M	N	M	M	N	M	N	N	Nullo	N
Lavori civili	N	N	M	M	N	M	M	N	M	N	N		
Lavori meccanici	N	N	N	N	N	N	M	N	M	N	N	Basso	B
Lavori elettrici e impiantistica	N	N	N	N	N	N	N	N	N	B	N	Medio	M
Mobilizzazioni e accomodation	N	N	N	N	N	M	B	N	M	N	N		
Ripristino e smantellamento area	N	N	M	M	N	N	B	N	B	N	N	Alto	A



Planimetria di Progetto



Nuova Planimetria in Variante

5.2.1. EMISSIONI IN ATMOSFERA E PRODUZIONE DI POLVERI

Le emissioni in atmosfera e la produzione di polveri sono da ricondurre ai soli mezzi in transito per la realizzazione delle opere del piazzale. Saranno verificate costantemente le manutenzioni dei singoli mezzi e verranno preferiti i combustibili meno inquinanti, oltre all'utilizzo di tecniche di prevenzione quali :

- Bagnature delle viabilità interne, commisurandole alle condizioni meteorologiche, onde evitare l'instaurarsi di

- fenomeni di ruscellamento (runoff) con trasporto all'esterno dell'area di produzione.
- Operazioni di pulizia mediante spazzolatrice per mantenere i transiti in condizioni idonee.
- Limite di velocità agli spostamenti in ingresso/uscita dall'area di lavoro.

5.2.2. RUMORE (TRAFFICO INDOTTO) - VIBRAZIONI

Per il contenimento delle potenziali emissioni rumorose è previsto, laddove necessario, l'impiego di barriere mobili fonoassorbenti ed accorgimenti pratici: ad es. lo spegnimento dei mezzi d'opera durante le pause operative o la non attivazione delle lavorazioni nel periodo notturno (22.00- 6.00). Non si prevedono particolari impatti a livello vibrazionale.

5.2.3. ACQUE SUPERFICIALI E SOTTERRANEE

Acque superficiali

Il piazzale FAQ1 presenta una rete idraulica di raccolta delle acque di dilavamento non necessitanti di trattamento (cfr. art.3 L.R. n.4/06 - Acque di prima pioggia e di lavaggio) e raccolte tramite fossi drenanti disposti nelle immediate vicinanze. Il corso d'acqua maggiormente interessato è la Roggia Pandina che si sviluppa in un contesto territoriale dominato da colture stagionali e urbanizzazione rada. I substrati sono di dimensioni fini e si compongono per il 10% di massi, il 60% di ciottoli e il 30% di ghiaia. La velocità della corrente è media e laminare e la morfologia fluviale è dominata dai correntini (100%).

La Roggia, incanalata al di sotto del piazzale, sarà monitorata tramite due punti di controllo posti a monte e a valle del piazzale.

Acque sotterranee

Il piazzale FAQ1 non interessa l'ambito sotterraneo, se non per la realizzazione dei 4 pali a sostegno del traliccio dell'antenna ($\Phi=800\text{mm}$; $z=14.10\text{m}$), originariamente prevista in corrispondenza del piazzale adiacente FAA1.

5.2.4. SUOLO E SOTTOSUOLO

Il piazzale FAQ1, rientrante nell'area del Parco Adda Nord, prevede la movimentazione di terre e rocce da scavo per un volume di circa 1.700 m³, il che esclude l'applicabilità del DM 161/12 (rif. MDS sup. ai 6.000 m³). Il bilancio finale delle terre e rocce da scavo dell'Opera terrà conto di questo contributo relativo alla wbs FAQ1.

Come previsto dal Progetto di Gestione delle Terre e rocce da scavo, è stato effettuato il prelievo finalizzato alla rappresentatività dei 10.000 m³ di TRS ed alla verifica del rispetto dei limiti normativi della destinazione d'uso del sito. Data la vicinanza dei due piazzali e lo strato di top soil interessato, è stato prelevato un solo campione di terre e rocce da scavo per entrambe le wbs, nella fase preliminare, e in questa fase un ulteriore campione, che ha confermato i dati attesi, nel piazzale FAQ1.

Gli esiti analitici attestano la conformità ai limiti di cui alla Parte IV, Titolo V, Allegato 5, Tabella 1, Colonna A D.Lgs 152/06 e ss.mm.ii. (sito ad uso verde pubblico, privato, residenziale) e gli accantonamenti di tali TRS, per le quali è previsto il riutilizzo nella medesima wbs senza alcun preventivo trattamento (fatte salve le normali pratiche industriali e di cantiere), saranno identificati da apposita cartellonistica di dettaglio.

Rifiuti

La fase di realizzazione del piazzale può comportare la produzione di rifiuti speciali, gestiti in depositi temporanei e in maniera comune con il piazzale adiacente, opportunamente impermeabilizzati e identificati da cartellonistica di dettaglio. quali ad esempio:

- 170904 - Rifiuti misti dell'attività di costruzione e demolizione, diversi dalle voci 170901, 170902 e 170903;
- 170405 - Ferro e acciaio;
- 170101 - Cemento
- 170504 - Terra e rocce, diverse da quelle di cui alla voce 170503;
- 150106 - Imballaggi in materiali misti;
- 200201 - Rifiuti biodegradabili.

Durante la realizzazione delle opere verranno realizzati, all'occorrenza, appositi bacini di contenimento dei reflui di lavaggio delle betoniere, opportunamente impermeabilizzati e rimossi al termine della loro funzione, in linea alla prescrizione n.54 del Parere VIA n. 634/2011.

5.2.5. FLORA/FAUNA, HABITAT NATURALI

Il piazzale FAQ1, per quanto ricadente all'interno del Parco Adda Nord, si inserisce in un contesto già a carattere infrastrutturale, contraddistinto dalla presenza di un numero limitato di arbusti di modeste dimensioni. Non si rilevano, pertanto, particolari disturbi alla flora/fauna e agli habitat naturali.

5.2.6. RADIAZIONI ELETTROMAGNETICHE

In riferimento all'installazione della Stazione Radio Base è stata redatta l'Analisi d'Impatto Elettromagnetico del sito (AIE-PJ2) ed è stata sottoposta all'ARPA territorialmente competente. Il conseguente parere tecnico, allegato alla documentazione presentata, ha dato esito positivo, non rilevando condizioni ostative all'attivazione dell'impianto.

5.2.7. INTERFERENZE CON I BENI ARCHEOLOGICI/NATURALI/PAESISTICI

Il piazzale FAQ1 ricade all'interno dell'area del Parco Adda Nord, il cantiere sarà quindi organizzato in modo da minimizzare i consumi di suolo (limitando gli spazi utilizzati per il passaggio mezzi). Non sono previste interferenze archeologiche, le eventuali insorgenze saranno affrontate con le relative procedure di gestione.

In conclusione la variante del fabbricato PJ2 Adda e relativa cabina MT/BT presenta un livello di significatività medio per gli aspetti ambientali Suolo, Rifiuti, Atmosfera, Rumore e Traffico indotto; aspetti che saranno gestiti attraverso apposite procedure di controllo operativo (PCO) e opportuni piani di controllo ambientale (PCA), impiegando gli strumenti di controllo operativo del Sistema di Gestione Ambientale del Consorzio (UNI EN ISO 14001).

6. VALUTAZIONI

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.

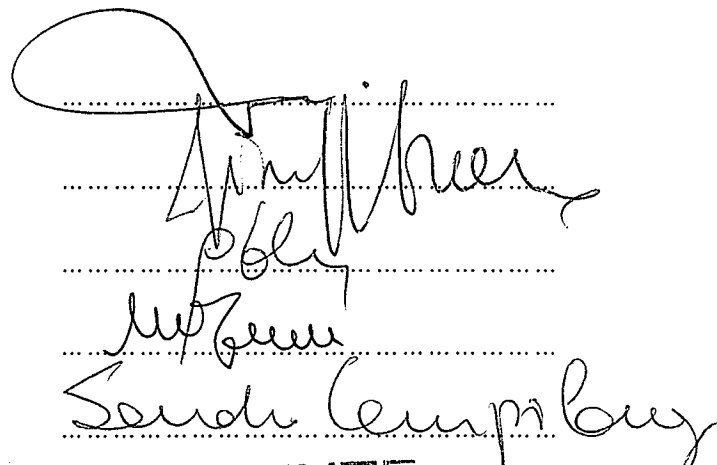
Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO
la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale VIA – VAS

ESPRIME PARERE

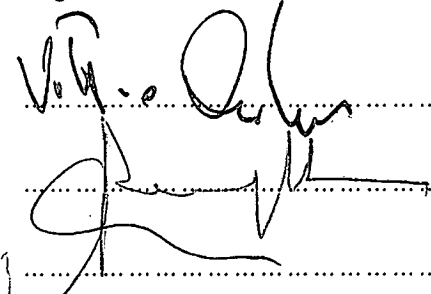
ai sensi dell'art. 169, comma 4, del D.Lgs. 163/2006,

che, per quanto riguarda gli aspetti ambientali di competenza, sussistono le condizioni di cui al comma 3 dello stesso art.169 perché la proposta di Variante relativa al progetto "Tratta AC/AV Milano-Verona, Lotto Funzionale Treviglio-Brescia", relativamente al "Fabbricato PJ2 ADDA" – Bivio Casirate", sia approvata direttamente dal Soggetto Aggiudicatore.

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


.....
.....
.....
.....
.....
ASSENTE
.....

Prof. Vittorio Amadio



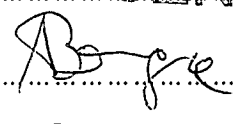
Dott. Renzo Baldoni

Avv. Filippo Bernocchi

Ing. Stefano Bonino

ASSENTE

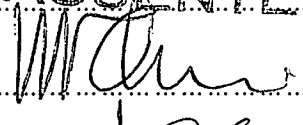
Dott. Andrea Borgia



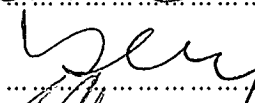
Ing. Silvio Bosetti

ASSENTE

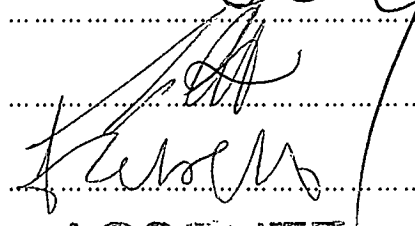
Ing. Stefano Calzolari



Ing. Antonio Castelgrande



Arch. Giuseppe Chiriatti



Arch. Laura Cobello

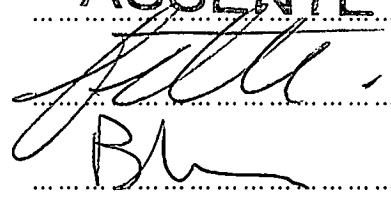
ASSENTE

Prof. Carlo Collivignarelli

Dott. Siro Corezzi

ASSENTE

Dott. Federico Crescenzi



Prof.ssa Barbara Santa De Donno

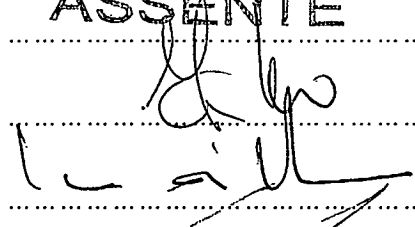
ASSENTE

Dott. Marco De Giorgi

ASSENTE

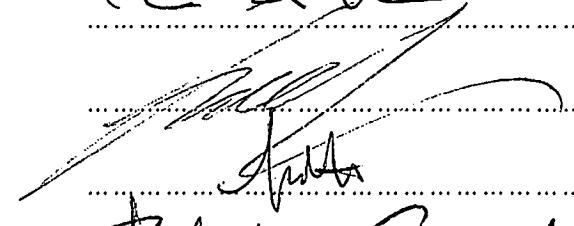
Ing. Chiara Di Mambro

Ing. Francesco Di Mino



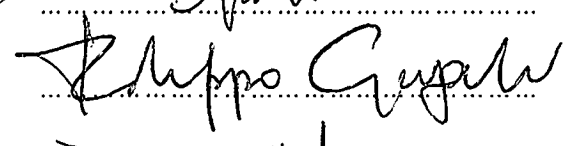
Avv. Luca Di Raimondo

Ing. Graziano Falappa



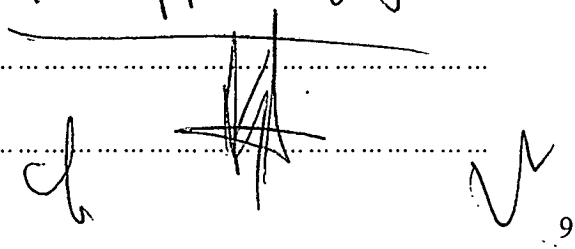
Arch. Antonio Gatto

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

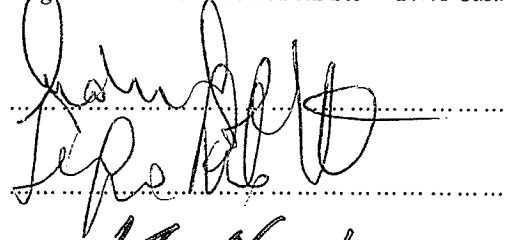


~~Prof. Antonio Grimaldi~~

Ing. Despoina Karniadaki

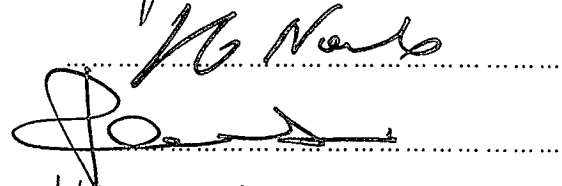


Dott. Andrea Lazzari



Arch. Sergio Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo



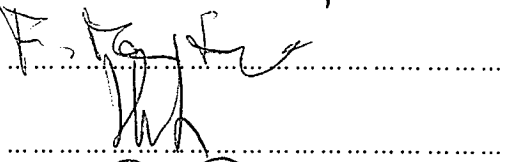
Arch. Bortolo Mainardi

Avv. Michele Mauceri



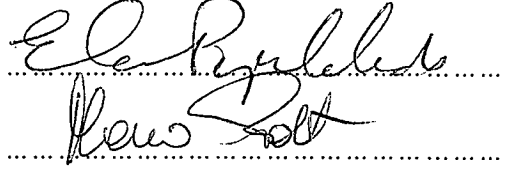
Ing. Arturo Luca Montanelli

Ing. Francesco Montemagno



Ing. Santi Muscarà

Arch. Eleni Papaleludi Melis

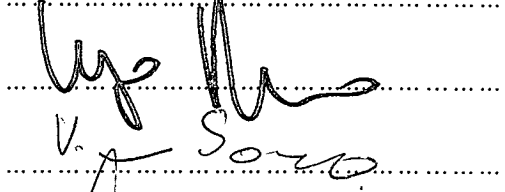


Ing. Mauro Patti

Cons. Roberto Proietti

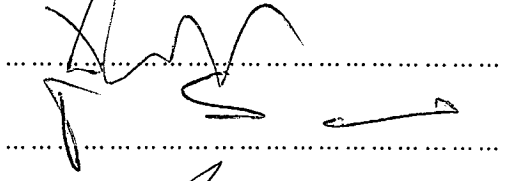
ASSENTE

Dott. Vincenzo Ruggiero



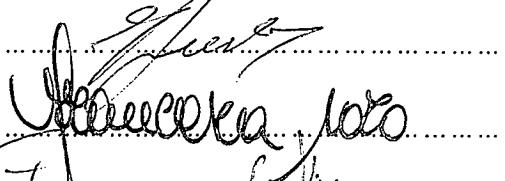
Dott. Vincenzo Sacco

Avv. Xavier Santiapichi



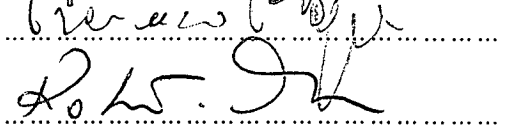
Dott. Paolo Saraceno

Dott. Franco Secchieri



Arch. Francesca Soro

Dott. Francesco Carmelo Vazzana



Ing. Roberto Viviani