

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

Sottocommissione VIA

* * *

Parere n. 14 del 20 agosto 2020

Progetto:	<p><i>Linea AV/AC Torino – Venezia Tratta Milano – Verona Lotto funzionale Brescia est - Verona Varianti localizzative V3 (rotatoria via Stazione - via Berlinguer in comune di Calcinato) e V7 (nuovo cavalcavia via Grezze in Comune di Desenzano)</i></p> <p><i>Variante ex Art. 169 Dlgs n. 163/2006</i></p> <p>ID_VIP 5273</p>
Proponente:	<p><i>CEPAV Due — Consorzio Eni per l'Alta Velocità</i></p>

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

Ricordata la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. ed in particolare l’art. 8 (*Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS*), come modificato dall’art. 228, comma 1, del Decreto Legge del 19 maggio 2020, n.34 recante “*Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19*”;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017, n. 342 recante Articolazione, organizzazione, modalità di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio;
- il Decreto Ministeriale del 4 gennaio 2018, n. 2 recante Costi di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 20 agosto 2019, n. 241 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS;
- l’art.5, comma 2, lettera e) del Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017, n. 342;

Ricordata la normativa che regola il funzionamento delle procedure di VIA Speciale, e in particolare:

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n. 152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i.;
- la Legge 21 dicembre 2001, n. 443 recante “*Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive*”;
- il Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163 recante “*Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE*” e s.m.i. ed in particolare il Capo IV, Sezione II che “*disciplina la procedura per la valutazione di impatto ambientale e l'autorizzazione integrata ambientale, limitatamente alle infrastrutture e agli insediamenti produttivi soggetti a tale procedura a norma delle disposizioni vigenti relative alla VIA statale, nel rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 2 della direttiva 85/337/CEE del Consiglio, del 27 giugno 1985, come modificata dalla direttiva 97/11/CE del Consiglio, del 3 marzo 1997*”;
- il Decreto Legislativo del 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;

- *il D.Lgs. n. 104 del 16/06/2017 recante "Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114";*

PREMESSO che:

- con nota prot. n. PRE/4246 del 30/04/2020, acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali, poi Direzione Generale per la Crescita e la Qualità dello Sviluppo (di seguito Direzione) al prot. MATTM-33092 dell'08/05/2020, il Proponente, Consorzio ENI per l'Alta velocità - CEPAV DUE, ha trasmesso, inter alia, al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Direzione generale per le valutazioni e autorizzazioni ambientali, Divisione II – Sistemi di valutazione ambientale, la documentazione relativa alla istanza di Procedura di Verifica Varianti, ai sensi dell'art. 169, comma 4, del D.Lgs. 163/2006, per quanto applicabile all'articolo 216, c. 27 del D.Lgs. 50/2016, e s.m.i. e art. 1, comma 15 del D.L. 32/2019, convertito nella L. 55/2019, per il progetto esecutivo dell'intervento, "Prog. INOR - Tratta AV/AC Milano-Verona Lotto Funzionale Brescia Est – Verona, Secondo Atto Integrativo del 6 giugno 2018. – Varianti V3 e V7;
- con nota prot. MATTM.0040087 del 29/05/2020, acquisita al prot. CTVA/1829 del 3/06/2020 la Direzione ha comunicato alla Commissione l'avvio dell'istruttoria relativa al procedimento di Verifica Varianti ex art. 169 c. 4 del D.Lgs. 163/2006 per quanto applicabile all'art. 216, c. 27, del D.Lgs. 50/2016 per l'intervento "Linea ferroviaria AV/AC Torino - Venezia, tratta Milano - Verona, Lotto funzionale Brescia Est - Verona. Varianti localizzative V3 (rotatoria via Stazione - via Berlinguer in comune di Calcinato) e V7 (nuovo cavalcavia via Grezze in Comune di Desenzano)" sulla base della documentazione inviata dal Proponente con nota prot. del 30.04.2020, acquisita dalla Direzione al prot. MATTM-33092 del 08/05/2020;
- con nota prot. CTVA/2145 del 9/07/2020 è stata formalizzata l'assegnazione al Gruppo Istruttore 3 – Referente prof. Ing. Monica Pasca una serie di istruttorie, tra le quali la presente e che la relativa documentazione è stata trasmessa in data 15.07.2020;

RILEVATO che per il progetto in questione, da un punto di vista amministrativo:

- la "Linea AV/AC Milano-Verona" è ricompresa tra gli interventi strategici di preminente interesse Nazionale di cui alla Legge 443/2001 Art. 1;
- la "tratta AC Milano-Verona (parte lombarda)" figura inclusa nell'Intesa generale quadro sottoscritta tra Governo e Regione Lombardia l'11 aprile 2003 e che all'opera risulta conferito carattere prioritario
- la tratta veneta dell'asse ferroviario AV/AC Milano-Venezia-Trieste è ricompresa, nell'Intesa generale quadro stipulata tra Governo e Regione Veneto il 24 ottobre 2003, tra le "infrastrutture di preminente interesse nazionale" che interessano il territorio veneto;

- con il Parere del 28/08/2003 la Commissione Speciale di Valutazione dell'Impatto Ambientale (CVSIA) (di seguito Commissione) ha espresso parere favorevole con prescrizioni circa la compatibilità ambientale del Progetto Preliminare "*Linea ferroviaria Torino - Venezia Tratta AC/AV Milano - Verona*";
- con Delibera CIPE n. 120 del 01/12/2003 è stato approvato con prescrizioni e raccomandazioni il *Primo Programma delle opere strategiche (LEGGE N. 443/2001) Linea AV/AC Milano-Verona. Progetto Preliminare*;
- con il Parere n. 1767 del 17/04/2015, la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS (di seguito Commissione) ha espresso parere positivo, con prescrizioni, sul Progetto Definitivo per le opere in Variante rispetto al Progetto Preliminare già sottoposto alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ed approvato con la delibera CIPE n. 120 del 05/12/2003 ed ha approvato il Piano di Utilizzo Terre ai sensi del D.M. 161/2012;
- con Determina Direttoriale prot. n. DVA-DEC-2015-0000187 del 5/06/2015 è stato approvato il Piano di Utilizzo Terre ai sensi del D.M. 161/2012, nel rispetto delle prescrizioni indicate nel Parere n. 1767 del 17/04/2015 della Commissione;
- con il Parere n. 1795 del 29/05/2015 la Commissione ha ritenuto di riformulare la Prescrizione n° 10 del parere n. 1767 del 17/04/2015 relativa al Piano di Utilizzo Terre e Rocce da scavo;
- con Determina Direttoriale prot. n. DVA-DEC-2015-0000205 del 22/06/2015 è stata verificata la parziale ottemperanza del progetto definitivo "*Linea AV/AC Torino-Venezia, tratta Milano-Verona - Lotto Funzionale Brescia-Verona*", dichiarando come Non Ottemperate n°6 Prescrizioni, non rispondenti alle richieste di adeguamento di cui alla suddetta Delibera n. 120/2003, nel rispetto delle prescrizioni indicate per la successiva fase di verifica di attuazione nel Parere n. 1796 del 29/05/2015 della Commissione;
- con Determina Direttoriale prot. n. DVA_DEC_2016-0000050 del 22/02/2016 è stata verificata l'ottemperanza delle prescrizioni dichiarate non ottemperate nella Determina Direttoriale prot. n. DVA-DEC-2015-0000205 del 22/06/2015 sul progetto definitivo "*Linea AV/AC Torino-Venezia, tratta Milano-Verona - Lotto Funzionale Brescia-Verona*", nel rispetto delle prescrizioni indicate per la successiva fase di verifica di attuazione nel Parere n. 1984 del 5/02/2016 della Commissione;
- con Determina Direttoriale prot. n. DVA-DEC-2016-0000371 del 3/11/2016 è stato approvato l'aggiornamento del Piano di Utilizzo Terre ai sensi del D.M. 161/2012, nel rispetto delle prescrizioni indicate nel Parere n. 2206 del 21/10/2016 della Commissione;
- con Delibera CIPE n. 42 del 20/07/2017 è stato approvato con prescrizioni e raccomandazioni il Progetto definitivo "*Linea ferroviaria AV/AC Milano-Verona. Tratta Brescia - Verona: lotto funzionale Brescia Est - Verona (escluso Nodo di Verona)*";
- con Determina Direttoriale prot. n. DVA-DEC-2019-0000179 del 20/05/2019 è stato approvato l'aggiornamento del Piano di Utilizzo Terre ai sensi del D.M. 161/2012, nel rispetto delle prescrizioni indicate nel Parere n. 2988 del 5/04/2019 della Commissione;
- con Determina Direttoriale prot. n. DVA-DEC-2019-0000239 del 5/07/2019, previo Parere n. 3045 del 14/06/2019 della Commissione, è stata determinata:

- ✓ la positiva conclusione delle attività di verifica e controllo nell'ambito della procedura di Verifica di Attuazione – Fase 1, svolta ai sensi dei cc 6 e 7, dell'art.185, del D.Lgs 163/2006 e ss.mm.ii per il progetto esecutivo dell'intervento "*Linea AV/AC Torino - Venezia, Tratta Milano - Verona, Lotto funzionale Brescia est – Verona - Lotto costruttivo I*";
- ✓ la sussistenza, per gli aspetti ambientali di competenza, delle condizioni di cui all'art.169, c. 4 per l'approvazione da parte del Soggetto Aggiudicatore della proposta di varianti di cui ai codici "*M8, M9, M10, M31*" del progetto esecutivo dell'intervento "*Tratta AV/AC Brescia - Verona: lotto funzionale Brescia Est - Verona (escluso Nodo di Verona)*",
nel rispetto delle prescrizioni indicate nel Parere n. 3045 del 14/06/2019 della Commissione;
- con Determina Direttoriale prot. n. MATTM-DEC-2020-0000177 del 24/06/2020, previo il Parere n. 3351 del 23/04/2020 della Commissione è stata determinata:
 - ✓ la positiva conclusione sulla verifica ai sensi dell'art. 185, commi 6 e 7, del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii. delle prescrizioni contenute nella Delibera CIPE n. 42/2017 e la corretta esecuzione del progetto esecutivo "*Tratta AV/AC Brescia-Verona: lotto funzionale Brescia Est (escluso Nodo di Verona) – lotto costruttivo 1*", nei limiti della Tabella di ottemperanza ivi allegata;
 - ✓ la sussistenza, per gli aspetti ambientali di competenza, delle condizioni di cui all'art. 169, comma 4, del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii., per l'approvazione da parte del Soggetto Aggiudicatore della proposta di varianti di cui ai codici "*M3, M5, M7, M13, M17, M21, M22, M25, M26, M28, M29, M37*" del progetto esecutivo "*Tratta AV/AC Brescia-Verona: lotto funzionale Brescia Est-Verona (escluso Nodo di Verona)*"
nel rispetto delle prescrizioni indicate nel Parere n. 3351 del 23/04/2020 della Commissione

RILEVATO inoltre che:

- La prima sub-tratta della linea Milano-Verona, da Treviglio a Brescia, è stata realizzata dal Consorzio Cepav Due (nel ruolo di General Contractor), sulla base della Convenzione sottoscritta nel 1991 con TAV (ora incorporata in RFI) ed ENI, e aperta al traffico commerciale a dicembre 2016. Si segnala che la stessa Convenzione aveva stabilito che Italferr assumesse il ruolo di Alta Sorveglianza.
- Il 16.09.2014 RFI ha trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) la "Relazione Lotti Costruttivi", con annessi crono-programma dei lavori e relativi fabbisogni annuali, del progetto relativo alla linea ferroviaria AV/AC Brescia-Verona; con la stessa nota RFI ha trasmesso anche gli elaborati del Progetto Definitivo (PD) di competenza del GC per l'avvio dell'iter autorizzativo.
- Sulla base di quanto sopra, a settembre 2014 sono state avviate quattro distinte procedure:
 - la Conferenza di Servizi ai sensi dell'art. 168 del D.lgs 163/2006;
 - la Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 183 del D.Lgs 163/2006;
 - la Verifica di Ottemperanza ai sensi dell'art.185 del D.Lgs 163/2006;

- la Pubblica Utilità ai sensi dell'art. 166 del Dlgs 163/2006.
- La Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) è stata avviata il 25.09.2014 sulle opere oggetto di variazioni sostanziali rispetto al progetto preliminare, con trasmissione dell'istanza al MATTM e invio del progetto agli enti competenti. Nell'ambito di questa procedura il GC ha controdedotto le 722 osservazioni pervenute dai privati cittadini che sono state accolte per il 54% dei casi. La procedura di VIA si è conclusa il 17.04.2015 con il parere positivo di compatibilità ambientale del MATTM.
- La Verifica di Ottemperanza è stata avviata il 17.09.2014 presso il MATTM, al fine di verificare l'ottemperanza nel progetto definitivo delle prescrizioni indicate dal CIPE nella propria delibera n. 120/2003 sul progetto preliminare. Il MATTM ha emesso in data 22.02.2016 il Decreto Direttoriale con parere positivo conclusivo sulla verifica di ottemperanza.
- La Pubblica Utilità è stata avviata il 26.09.2014 e *Italferr* ha curato la pubblicazione sui quotidiani avvenuta alla stessa data. A riscontro delle 758 osservazioni ricevute da enti e privati cittadini, il GC e *Italferr* hanno congiuntamente redatto il documento di controdeduzioni, con il quale si riscontravano positivamente il 53% delle richieste; tale documento è stato trasmesso da RFI al MIT il 24.06.2016.
- In data 01.05.2016 il CIPE ha reiterato il vincolo preordinato all'esproprio.
- Nella seduta del 10 luglio 2017 il CIPE ha emesso la Delibera n. 42 di approvazione del progetto con prescrizioni (pubblicata il giorno 24 marzo 2018 sulla G.U serie generale n. 70), che recepisce gli esiti delle procedure sopra descritte e stralcia il cd "shunt" (ossia il tratto di linea AV che era previsto tra Brescia Ovest e Brescia est, con un percorso di circa 30 km a sud della città di Brescia) e approva la realizzazione del lotto funzionale Brescia Est -Verona così costituito:
 - un primo lotto costruttivo comprensivo delle opere civili dalla pk 100+551 alla pk 140+780, oltre all'Interconnessione di Verona Merci, quindi per una lunghezza complessiva di circa 42 km di linea;
 - un secondo lotto costruttivo che dalla pk 100+551 raggiunge dopo 5,5 km circa la linea storica verso Brescia affiancandosi a quest'ultima; in questo lotto costruttivo sono inoltre comprese le attività di armamento ed impianti tecnologici per tutta la tratta.
- La Delibera CIPE del 10.07.2017 prescrive inoltre di avviare la progettazione del quadruplicamento della attuale linea Brescia est-Brescia Centrale, in prosecuzione della linea AV verso Brescia, per circa 11 km.
- Rispetto al progetto definitivo d'ingresso in CdS, il nuovo assetto progettuale risulta modificato, oltre che dagli esiti di CdS e relative prescrizioni CIPE, anche da alcune variazioni tecniche apportate a seguito degli approfondimenti in fase di progettazione esecutiva e del confronto tecnico tra GC ed *Italferr* e dall'accoglimento di alcune osservazioni pervenute nel corso della procedura di pubblica utilità.

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

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

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

Con i precedenti pareri della commissione n. 3045 del 14.06.2019 e n. 3351 del 23.04.2020 sono state analizzate 16 proposte di varianti non localizzative per le quali è stata verificata la sussistenza per gli aspetti ambientali di competenza, delle condizioni di cui all'art. 169, comma 4, del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii. , per l'approvazione da parte del Soggetto Aggiudicatore.

Oggetto del presente parere sono invece due varianti localizzative (come dichiarato dallo stesso proponente nella Relazione Ambientale del Progetto Esecutivo, alla pagina 3: "*Tali varianti sono localizzative in quanto ai sensi del comma 3 dell'art. 169 del D.Lgs. 163/2006 risultano – almeno in parte – localizzate al di fuori del corridoio individuato dal CIPE in sede di approvazione del progetto ai fini urbanistici (vincolo reiterato da ultimo con Delibera CIPE del 01 maggio 2016) o comunque al di fuori delle zone di rispetto previste dall'art. 12, comma 2, del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, di cui al DPR 8 giugno 2001, n. 327, e successive modifiche ed integrazioni*" appartenenti al lotto costruttivo 1, codificate V3 e V7, e relative a modifiche alla viabilità esistente o alla configurazione di progetto presentata in Conferenza di Servizi.

Le due varianti sono:

- V3: rotatoria Via Stazione -Via Berlinguer
- V7: modifiche alla viabilità di Via Grezze

Il Proponente ha proceduto a una analisi ambientale condotta secondo la medesima metodologia adottata per le varianti non localizzative che si basa su un sistema semplificato descritto dal Proponente come "*ibrido, che prevede l'utilizzo di check-list (sì/no motivati) per un quadro conoscitivo ambientale generale, poi approfondito con riferimenti più di dettaglio specifici, e tabelle di analisi pressioni-vulnerabilità componente per componente, completate da tabelle con valutazioni complessive di sintesi variante per variante*".

Ciò nell'intento dichiarato di analizzare la situazione attuale del territorio e dell'ambiente e, allo stesso tempo, di condurre tutte le valutazioni, in forma descrittiva e sintetica/tabellare, necessarie all'espressione di giudizio in merito al grado di significatività delle potenziali interferenze (positivo/di miglioramento, nullo/trascurabile, moderato, significativo) sia per la fase di costruzione / cantierizzazione che di esercizio delle opere.

Il principio adottato è stato quello di scomporre:

1. la *sfera ambientale* in singole componenti (specificatamente: popolazione e salute umana; biodiversità, con particolare attenzione alle specie e agli habitat protetti in virtù della direttiva 92/43/CEE e della direttiva 2009/147/CE; territorio, suolo, acqua, aria e clima; beni materiali, patrimonio culturale, paesaggio);
2. il progetto (*varianti*) nelle diverse sub-varianti costituenti, applicando su queste ultime le valutazioni del caso, determinando a valle di questo lavoro gli esiti complessivi come contributo-somma dei singoli giudizi attribuiti.

Analogo approccio è stato seguito suddividendo le macro-attività (di cantiere) nelle costituenti micro-attività e attribuendo giudizi valutativi di significatività su queste ultime per poi operare valutazioni globali su tutte le componenti in qualità di contributo-somma delle singole valutazioni micro-fase per micro-fase e componente per componente.

Come riferimento per conformare il metodo d'indagine-valutazione per la sezione conoscitiva è stato utilizzato il Decreto Direttoriale del MATTM n. 239 del 03/08/2017 "Contenuti della modulistica necessaria ai fini della presentazione delle liste di controllo di cui all'articolo 6, comma 9, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dall'articolo 3 del decreto legislativo 16 giugno 2017, n. 104". In particolare è stata utilizzata la Tabella 8 "Aree sensibili e/o vincolate", per indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno di zone/aree con determinate caratteristiche ivi indicate, per le quali si richiede, nel caso di risposta affermativa (ricade totalmente/parzialmente), di specificare la denominazione della zona/area e la distanza dall'area di progetto; viceversa, nel caso di risposta negativa (non ricade neppure parzialmente) di fornire comunque una breve descrizione ed indicare se essa è localizzata in un raggio di 15 km dall'area di progetto.

Si evidenzia che la modulistica presa a riferimento riguarda la procedura di "valutazione preliminare". Ci si aspetta che, in caso di interferenza con aree sensibili e/o vincolate, tali interferenze siano adeguatamente descritte e quantificate, con un livello di dettaglio, cosa che manca nel presente studio, come meglio specificato nel seguito.

In generale si osserva che per la predisposizione della matrice di sintesi delle interferenze, non è sufficientemente dettagliata l'applicazione dell'approccio e delle metodologie adottati per giungere alla valutazioni fornite in termini di meri indicatori, tale da consentire una ricostruzione degli impatti.

La "Relazione di significatività ambientale" predisposta dal proponente è stata strutturata come segue: (i) nella prima parte, è descritta la metodologia adottata per la valutazione ambientale di ciascuna variazione intervenuta rispetto al progetto definitivo, sottoposto alla Conferenza di Servizi nel mese di settembre 2014, che hanno carattere localizzativo; (ii) nella seconda parte viene sintetizzato l'esito degli approfondimenti ambientali condotti, riportati nei volumi parte della relazione di valutazione ambientale.

Variante: V3 - Nuova rotatoria via Stazione - via Berlinguer nel comune di Calcinato

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

Località: Comune di Calcinato (BS)

Variazioni e relativa origine: La variante consiste nella realizzazione di una nuova rotatoria (INZ3) tra Via Stazione e via Berlinguer.

La variante è originata dalla richiesta del Comune di Calcinato e della Regione Lombardia, formulata nell'ambito della Conferenza di servizi, ri-concordata nel verbale di accordo sottoscritto il 24.10.2016, così come modificata nel successivo verbale sottoscritto il 04.08.2017, e recepita, come prescrizione n. 185, nella Delibera CIPE n. 42 del 10.07.2017 "185. Realizzare, nel comune di Calcinato, una nuova rotatoria tra Via Berlinguer e Via Stazione, a Nord dell'attuale accesso."

La nuova rotatoria ha quattro rami ed è composta da un'aiuola circolare di raggio pari a 11,00 m, una carreggiata larga 7,00 m completata da banchine laterali da 1,00 m ciascuna, per un diametro esterno pari a 40,00 m. Esternamente alla rotatoria è prevista la ricucitura del percorso ciclo-pedonale esistente sul lato est di Via Stazione. La piattaforma pavimentata risulta quindi avere una larghezza pari a 9,00 m, costituita dalla corsia giratoria di 7,00 m affiancata da banchine in destra e sinistra pari a 1,00 metro.

Lungo il margine est del ramo sud e nord della rotatoria, un'aiuola in terreno vegetato separa la piattaforma stradale dal percorso ciclo-pedonale. L'aiuola è larga 1,30 m ed è delimitata su ambo i lati da cordoli da marciapiede in elementi prefabbricati di calcestruzzo.

Il percorso ciclo-pedonale è delimitato esternamente da una cordolatura posata a raso con la pavimentazione, oltre la quale è presente un ciglio erboso largo circa un metro e una scarpata di modesta altezza (inferiore al metro), modellata con pendenza 2/3, che raggiunge, a quota superiore, il piano campagna circostante.

I rami d'ingresso in rotatoria presentano una piattaforma pavimentata avente larghezza pari a 5,00 m, composta da banchina pavimentata in sinistra di larghezza pari a 0,50 m, corsia di marcia da 3,50 m e banchina pavimentata in destra da 1,00 m.

I rami di uscita presentano una piattaforma pavimentata avente larghezza pari a 6,00 m, composta da banchina pavimentata in sinistra di larghezza pari a 0,50 m, corsia di marcia da 4,50 m e banchina pavimentata in destra da 1,00 m.

Dal ramo est della rotatoria inizia un nuovo collegamento stradale tra la suddetta rotatoria e Via Cà Rote, di sviluppo pari a circa 200 m e caratteristiche F2.



Variante V3: individuazione variante su ortofoto – da Relazione Ambientale per le opere in variante - Atlante cartografico

Per quanto riguarda le acque superficiali, in base alle cartografie del reticolo idrico superficiale facenti parte dello strumento urbanistico del Comune di Calcinato (RIM), l'intervento si colloca all'interno di contesto caratterizzato da canali di competenza consortile. In particolare una diramazione del Vaso Gazzo, di competenza consortile, viene intersecato dalla viabilità Asse A di collegamento verso la zona Cà Rote.

La nuova viabilità si pone altresì nella fascia di rispetto del reticolo idrico minore.

Alle considerazioni conoscitive di cui sopra non segue una adeguata valutazione dell'impatto né una progettazione esecutiva esaustiva per la soluzione dell'interferenza. Infatti, dal solo elaborato *IN0R11EE2PZINZ300001A - INZ3 - Nuova rotatoria Via Berlinguer-Via Stazione e Collegamento Via Cà Rote - Planimetrie di stato di fatto, di progetto e di tracciamento* si evince che il canale di competenza del Consorzio "Chiese", attualmente a pelo libero, viene deviato e spostato ad est, in adiacenza al rilevato stradale, senza alcuna verifica idraulica del medesimo né indicazione della sezione e del profilo longitudinale del medesimo. Risultano pertanto assenti sia i necessari dettagli di progetto esecutivo che una valutazione sulla interferenza con il reticolo idraulico minore.

La valutazione del Proponente è espressa in termini di " *Presenza di corpi idrici intersecati/al confine dell'intervento. Interferenza di entità moderata o trascurabile in funzione delle attività per la fase di cantiere, mentre per la fase di esercizio, il proponente riporta che " Il progetto prevede: per la nuova rotatoria a nord del cavalcavia, la raccolta delle acque meteo con tubazione in PVC e invio in fognatura, per parte delle acque di piattaforma lo smaltimento tramite recapito finale nel corso d'acqua esistente"*; non è però possibile riscontrare tale soluzione negli elaborati di progetto mentre è riportato un "bacino drenante" di non chiaro utilizzo.

Sia per quanto riguarda la qualità dell'aria che per le componenti rumore e vibrazioni, l'indagine conoscitiva ha individuato " *la presenza di un ricettore particolarmente sensibile a distanza di 300 m circa in direzione nord (scuola primaria)*", a fronte di una valutazione generale secondo cui " *La modifica in oggetto non fa attendere potenziali variazioni dei flussi veicolari (e conseguentemente delle potenziali ricadute ambientali indotte sulle diverse componenti) rispetto a quanto già previsto. Ciò consente pertanto di valutare trascurabili potenziali impatti sulla componente in oggetto.*". A tale individuazione, non cartografata, non corrisponde alcuna azione, né di monitoraggio né di mitigazione-

Per quanto riguarda gli aspetti paesaggistici, lo studio riporta una " *Perdita trascurabile di habitat naturali, maggior consumo di suolo agricolo in area di valore paesaggistico, ambientale ed ecologico*"

Risultano inoltre errate molte individuazioni dell'area nelle cartografie di analisi oltre ad essere del tutto generali.

Per quanto riguarda l'esame delle potenziali interferenze indotte dalle variazioni apportate al progetto definitivo riportato nella relazione ambientale specifica, che esamina lo stato di fatto dell'ambiente interessato e le possibili interferenze indotte dalle modifiche in oggetto con riferimento a tutte le componenti ambientali, il proponente ha dunque ritenuto che: (i) in fase di costruzione, le potenziali interferenze ambientali siano "trascurabili"; (ii) in esercizio, la presenza della rotatoria complessivamente non alteri la qualità dell'ambiente in cui si inserisce.

Variante: V7 - Nuovo cavalcavia via Grezze in Comune di Desenzano

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

Località: Comune di Desenzano (BS)

Variazioni e relativa origine:

La richiesta della variante in questione è originata dal Comune di Desenzano del Garda, dalla Regione Lombardia e dal Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, formulata nell'ambito della Conferenza di servizi, ri-concordata nel verbale di accordo sottoscritto il 24.10.2016, e recepita, come prescrizione n. 199, nella Delibera CIPE n. 42 del 10.07.2017.

"199. Con riferimento al progetto di ricucitura della viabilità nell'area di via Grezze in comune di Desenzano del Garda:

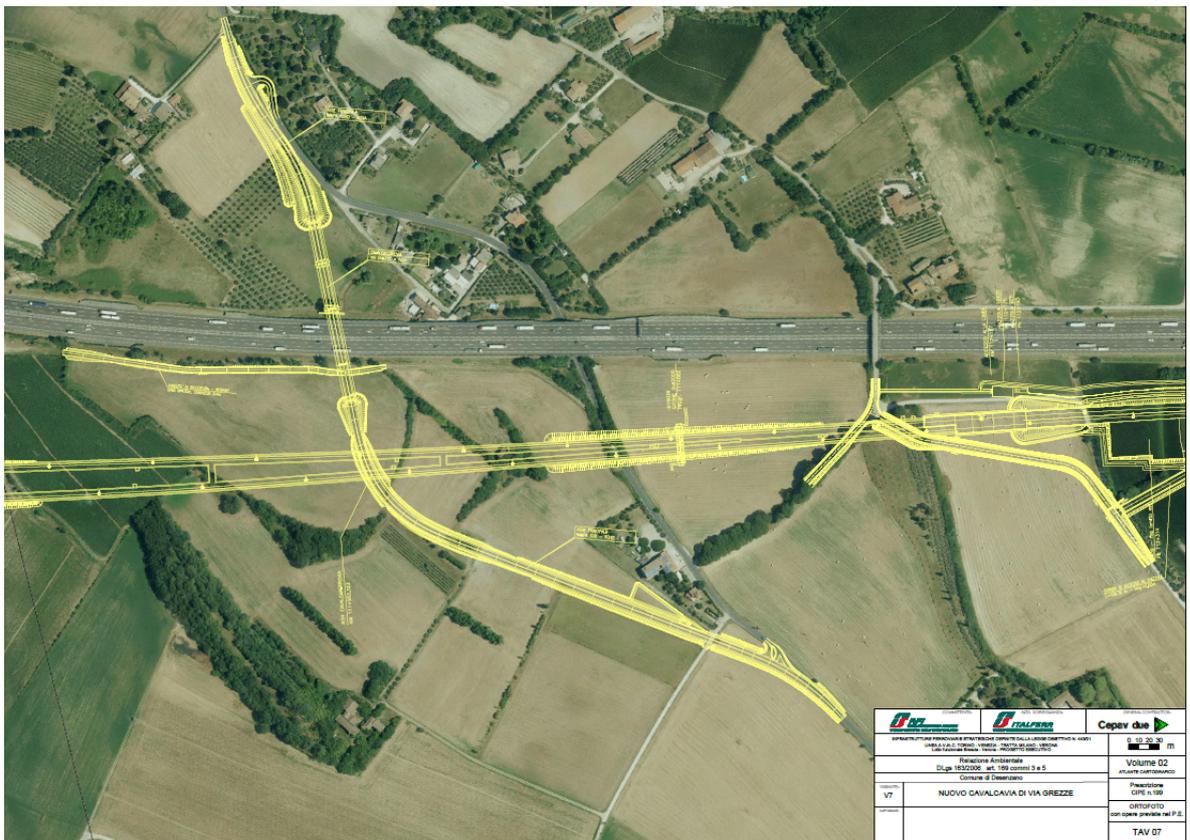
- Eliminare la rotatoria ed i rami Est e Ovest di via Bornade mantenendo il collegamento in progetto tra Via Bornate e Via Grezze;
- Realizzare, in sostituzione dell'attuale sottopasso di Via Grezze, una nuova strada ad Ovest dell'attuale sedime che sovrappassi la galleria artificiale della linea ferroviaria e scavalchi l'autostrada A4 con un nuovo cavalcavia.

La sede dell'autostrada A4 è scavalcata da un impalcato di luce 55 m. La nuova linea ferroviaria, che corre in galleria artificiale, è interessata dalla rampa sud del cavalcavia.

L'impalcato è della tipologia mista "acciaio-calcestruzzo" costituito da 2 travi a "doppio T" in acciaio, di altezza variabile e soletta in calcestruzzo armato gettato in opera, di spessore medio pari a 0,30 m. Le spalle dell'opera sono in conglomerato cementizio armato e presentano una platea con fondazione su pali di grande diametro ($\Phi 1500$); la lunghezza dei pali (in numero di 9 per la spalla A e 6 per la spalla B) è pari a 23 m. Le pile sono a setto continuo in c.a. di spessore 1,20 m e larghezza 8,20 m e orientate perpendicolarmente al tracciato stradale. Le dimensioni in altezza sono determinate dall'andamento altimetrico del tracciato stradale e dallo spessore dell'impalcato. Le fondazioni delle pile sono su pali trivellati in conglomerato cementizio armato di diametro 1200 mm, in numero di 8 per pila e lunghezza di 23 m per la pila 1 e 26 m per le pile 2 e 3.

Dal punto di vista altimetrico il tracciato si presenta sempre in rilevato, fino a una altezza massima di circa 7 m sul piano di campagna, e le scarpate laterali sono previste con una inclinazione pari a 3/2 per altezze di rilevato superiori a 1.00 m e 2/1 per altezze inferiori. Al piede dei rilevati sono previsti fossi di guardia trapezi di larghezza 1,75 m.

A ovest della rampa nord si stacca una strada di collegamento con la viabilità locale, avente dapprima andamento parallelo alla rampa stessa e poi sottopassante la prima campata nord del cavalcavia. Questa strada ha uno sviluppo di circa 190 m, ed è caratterizzata da una piattaforma di larghezza 4 m pavimentata in misto stabilizzato e da due arginelli laterali di 0,75 m in terreno coperto da vegetazione.



Variante V7: individuazione variante su ortofoto – da Relazione Ambientale per le opere in variante - Atlante cartografico

A ovest della rampa nord e ad est della rampa sud del cavalcavia sono inserite vasche drenanti per lo smaltimento delle acque piovane provenienti dalla piattaforma stradale.

Nel quadro conoscitivo presentato, in Tabella 8 "Aree sensibili e/o vincolate", sono evidenziate una serie di interrelazioni tra l'opera e le componenti ambientali.

Per quanto riguarda le zone umide, zone riparie, foci dei fiumi, il Proponente riporta "*Laghetto di captazione falda freatica a nord dell'autostrada A4 (interferente con la zona pile). Lo Scarico Lavagnone collega le due zone umide loc. Bornade e Stagno Lavagnone.*". Nella successiva analisi delle acque superficiali si evidenzia che "*Nella zona di intervento, il corso d'acqua di maggiore rilevanza è lo Scarico Lavagnone, intubato, appartenente al RIM del Comune di Desenzano con fascia ad alto grado di tutela pari a 1 m da ciascun lato del corpo idrico. La nuova viabilità a sud della rampa sud, in prossimità della Trattoria La Rossa, interseca il tracciato del tratto intubato del corso d'acqua naturale "0324-Scarico Lavagnone" appartenente al RIM di competenza comunale con fascia ad alto grado di tutela pari a 1 m da ciascun lato del corpo idrico. Anche la viabilità-ramo ovest eliminata incrociava lo Scarico Lavagnone.*

A ca 500 m direzione S-O dalla Trattoria La Rossa, il corso d'acqua "0324-Scarico Lavagnone" confluisce nello stagno Lavagnone facente parte del Sito Unesco IT-LM-01 Lavagnone che è definito nell'ambito del RIM come laghetto codice L0306 e come zona umida codice U0304, con fascia ad alto grado di tutela di 10 m da ciascun lato del corpo idrico. A ca 480 m verso ovest in località Bornade, è presente laghetto con zona umida [lo Scarico Lavagnone collega le due zone umide loc. Bornade e Stagno Lavagnone].

A nord della A4, nella zona di costruzione delle pile del futuro cavalcavia, è presente un piccolo laghetto di captazione della falda freatica superficiale, con annesso canale colatore campestre (definito nell'ambito degli elementi di rilievo del sistema idrografico, ma non nell'ambito del RIP nè del RIM). La nuova viabilità a sud della rampa sud, in prossimità della Trattoria La Rossa, interseca il tracciato del tratto intubato del corso d'acqua naturale "0324-Scarico Lavagnone". Anche la viabilità-ramo ovest eliminata incrociava lo Scarico Lavagnone. "La cartografia riportata, cui il Proponente rimanda per i dettagli non risulta a scala adeguata per consentire una valutazione dei reali impatti, non contenendo altresì una sovrapposizione tra il progetto (es. pile) e le aree interessate.

Nella valutazione ambientale della componente , il Proponente conclude "*Le pile del nuovo intervento, lato nord dell'autostrada, si trovano in prossimità di un laghetto di ridotte dimensioni. La viabilità a sud della rampa sud interseca il tracciato del corpo idrico intubato Lavagnone. L'interferenza è di moderata entità o trascurabile entità in funzione delle attività.*"

Nella relazione ambientale prodotta dal Proponente, per la componente "Flora, fauna ed habitat naturali" viene affermato che «l'area in cui è localizzata la variante dal punto di vista degli habitat naturali non è caratterizzata da particolari valenze». Inoltre, subito dopo si legge che «nel Piano di Governo del Territorio del Comune di Desenzano l'area in cui è localizzata la variante viene classificata come area agricola di valore strategico».

Questa conclusione non è tuttavia suffragata da un consistente supporto documentale (di archivio, cartografico, fotografico, di letteratura scientifica) o da un'indagine ad hoc che dia una descrizione chiara ed esaustiva dello stato delle componenti e dei fattori ambientali nell'area interessata dai lavori di realizzazione dell'opera, specialmente per vegetazione, flora e fauna.

Inoltre, la relazione ambientale ritiene che gli impatti su "flora, fauna ed habitat naturali della variante V7 siano limitati, nella fase di cantiere, alla «rimozione della vegetazione presente nel sedime della viabilità a raso», e, nella fase di esercizio post-operam, a «una perdita

trascurabile di habitat naturali, ma si posiziona in un'area agricola con la presenza di alcuni filari e frutteti, considerati un recettore ordinario per la componente». Infine, al paragrafo 2.4 (Conclusioni variante V7) si conferma che le valutazioni condotte hanno portato all'attribuzione di un giudizio di potenziale impatto globale della variante V7 «trascurabile», sia per la fase di cantiere che per la fase di esercizio.

Nel caso specifico, l'espressione «trascurabile» è alquanto poco oggettiva per esprimere una valutazione degli impatti, in condizioni valutative di deficit di documentazioni e indagini specifiche e di parametri misurabili, quantitativi, verificabili, su componenti e fattori ambientali e, in particolare, su habitat, vegetazione, flora e fauna. È evidente viceversa, anche in condizioni documentali limitate, che l'opera in questione abbia un impatto sugli ecosistemi acquatici superficiali e sugli esemplari arborei che mostrano un carattere di monumentalità, soprattutto di quelli legati alla presenza di pile sul lato nord dell'autostrada, in prossimità del laghetto; e sulle delle strutture lineari (filari, siepi) e di alterazione del reticolo idro-grafico.

Questi impatti richiedono adeguate misure di mitigazione, restauro o compensazione, inclusa l'eventualità di spostare tali esemplari o modificare il progetto, e/o di creare passaggi della fauna, specialmente in corrispondenza dei "rilevati stradali".

In aggiunta, il sito del Lavagnone è importantissimo per le indagini scientifiche, sia archeologiche sia naturalistiche (dendrocronologia, palinologia, ecc.). Le indagini scientifiche finora svolte hanno permesso di ricavare importanti informazioni sulle datazioni assolute dell'età del Bronzo, facendo del Lavagnone uno dei contesti di riferimento per comprendere la cronologia – relativa e assoluta – di quest'epoca in Italia settentrionale. Il Lavagnone, infine, è anche un sito fondamentale per comprendere l'interazione tra uomo e ambiente in un arco di tempo molto lungo – 1000 anni circa – grazie alla presenza di resti organici animali e vegetali negli strati archeologici.

Nella fase conoscitiva, il Proponente individua, tra l'altro, la *Presenza di un'area identificata come ex discarica (Carta Idrogeologica allegata al PGT)* la cui distanza dall'opera non è chiaramente riscontrabile né dalla cartografia allegata né in altro elaborato. A questa individuazione non corrisponde alcuna azione né in termini di indagine preliminare né di caratterizzazione e monitoraggio. Non è valutabile la presenza di eventuali impatti della realizzazione dell'opera sul suolo e sulle acque sotterranee, considerato anche che la falda freatica principale si trova a circa 17 m di profondità.

Analogha mancanza di indicazioni si osserva in riferimento alla individuazione di pozzi nell'area di interesse, individuati ma per i quali non viene definita alcuna azione.

Alla luce di quanto sopra si ritiene che, in un processo di analisi e valutazione delle due varianti localizzative in oggetto, il Proponente debba fornire tutti gli elementi utili per lo svolgimento della valutazione dell'impatto ambientale, relativamente agli aspetti che riguardano, a titolo esemplificativo e non esaustivo:

A. Per entrambe le varianti V3 e V7

1. Un supporto documentale il più esaustivo possibile, opportunamente corredato da cartografia tematica (di uso del suolo, vegetazionale, faunistica, rete ecologica, geologica, dissesto idrogeologico, forestale, carta delle tipicità regionali, ecc.), in scala e di dettaglio adeguati, con legende chiare e trasparenti, documentazione fotografica, che diano contezza, inter alia, dei tipi vegetazionali, degli areali di distribuzione delle specie, dell'abbondanza delle specie, delle eventuali emergenze conservazionistiche, soprattutto per le specie oggetto di misure di conservazione locale, nazionale, internazionale;
2. un'indagine dettagliata ed esaustiva, in fase ante operam, per avere una descrizione chiara ed esaustiva dello stato delle componenti e dei fattori ambientali nell'area interessata dai

lavori di realizzazione dell'opera, specialmente per vegetazione, flora e faunistica fauna, con dati su presenza di specie, popolazioni, ecc.). L'indagine su queste componenti, pure in assenza di specie oggetto di misure di conservazione e anche allo scopo d'identificare eventuali siti di riproduzione, alimentazione, svernamento, possibili corridoi di volo dell'avifauna presente nell'area in esame, dovrà generare una appropriata e puntuale rappresentazione cartografica dei parametri individuati rispetto alle aree di progetto

3. l'indagine dovrà essere seguita da un monitoraggio degli stessi parametri, sia nella fase di realizzazione dell'opera sia in quella post-operam per valutare gli effetti nel tempo sugli stessi parametri rilevati nell'indagine ante operam, da includere nel Piano di Monitoraggio Ambientale, le cui integrazioni debbino essere riportate nel progetto esecutivo e presentate contestualmente;
4. una valutazione puntuale e sistemica degli impatti (non solo negativi) delle opere sulle varie componenti (e in particolare di distruzione di habitat naturali e semi-naturali, frammentazione e altri effetti sul reticolo idro-geologico e sulle sistemazioni idrauliche e sulla continuità delle rete idrografica), basata su approcci e metodi solidi e consolidati, condivisi dalla comunità scientifica, che conducano a risultati misurabili, trasparenti e verificabili;
5. le necessarie misure di mitigazione, restauro e compensazione in risposta agli impatti, alcuni dei quali sono pure riconosciuti nello studio del Proponente, ma non trovano viceversa una adeguata considerazione né come valutazione né nelle misure finali di eventuale mitigazione, restauro e compensazione (e.g.: per contenere il carico di inquinanti delle acque di piattaforma; stabilire connessioni tra gli ecosistemi frammentati, allo scopo di favorire le dinamiche e le migrazioni di specie; restauro di *habitat* degradati; ecc.);
6. una illustrazione dettagliata e chiara dell'approccio e delle metodologie adottati per giungere alla valutazioni dell'entità delle interferenze delle opere sui vari componenti/fattori ambientali, citando, ove possibile, le referenze bibliografiche che sono stati o saranno utilizzati come base per la caratterizzazione del contesto ambientale di inserimento delle singole opere;
7. una valutazione del ruolo svolto dalle aree agricole e dalle aree boscate relittuali per le zoocenosi, stanziali e non;
8. una verifica della presenza di Aree Agricole ad Alto Valore Naturale che potrebbero essere interferite dalla realizzazione delle opere;

B. Per la VARIANTE V3

9. La valutazione ambientale e la progettazione esecutiva delle deviazioni dei fossi intercettati con cartografia in scala adeguata

C. PER LA VARIANTE V7

10. una descrizione e una documentazione (cartografia, foto, ecc.) adeguata e di dettaglio del laghetto di captazione della falda
11. rappresentazione cartografica e di progettazione esecutiva a scala adeguata che metta in evidenza l'interazione tra le pile del viadotto e le aree sensibili individuate ed il laghetto di captazione della falda con indicazione chiara degli impatti, sia in fase di cantiere che in fase di esercizio per l'eventuale riduzione delle aree umide,
12. adeguate misure per evitare o per ridurre gli effetti sugli ecosistemi acquatici superficiali, soprattutto di quelli legati alla presenza di pile sul lato nord dell'autostrada, in prossimità del laghetto, valutando anche soluzioni progettuali di dettaglio che evitino la diretta interazione;

13. una descrizione accurata degli esemplari arborei situati in prossimità del sito Unesco e una valutazione del carattere di monumentalità degli stessi esemplari, da cui considerare il tipo di azione di mitigazione, restauro o compensazione, inclusa l'eventualità di spostare tali esemplari o modificare il progetto;
14. una valutazione degli interventi di mitigazione, di restauro e di compensazione associati alla frammentazione e distruzione delle strutture vegetali lineari e dei relativi servizi ecosistemi ad essi collegati, incluso il passaggio della fauna, specialmente in corrispondenza dei "rilevati stradali".

ESAMINATA E VALUTATA tutta la documentazione tecnica trasmessa dal Proponente ai fini della Verifica di Varianti con le note di cui in premessa;

RILEVATO che:

- il presente parere ha per oggetto l'esame della documentazione acquisita per la verifica varianti, ai sensi del comma 4 art. 169 del D.Lgs 163/2006 e s.m.i. del progetto esecutivo "*Linea AV/AC Torino - Venezia, Tratta Milano - Verona, Lotto funzionale Brescia est - Verona". Varianti localizzative V3 (rotatoria via Stazione - via Berlinguer in comune di Calcinato) e V7 (nuovo cavalcavia via Grezze in Comune di Desenzano)*" così come disposto dalla Divisione;

**la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
Sottocommissione VIA**

per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, e in particolare i contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportati quale motivazione del presente parere

ESPRIME PARERE

ai sensi dell'art. 169, comma 4, del D. Lgs. 163/2006 che, per quanto riguarda gli aspetti ambientali di competenza, non sussistono le condizioni di cui al comma 3, dello stesso sopracitato art.169, perché le proposte di Variante V3 e V7 relative al progetto *Linea AV/AC Torino - Venezia, Tratta Milano - Verona, Lotto funzionale Brescia est - Verona". Varianti localizzative V3 (rotatoria via Stazione - via Berlinguer in comune di Calcinato) e V7 (nuovo cavalcavia via Grezze in Comune di Desenzano)*, siano approvate direttamente dal Soggetto Aggiudicatore e che gli elementi presentati non consentono di formulare parere in relazione alla valutazione di impatto ambientale ai sensi del comma 5 del medesimo articolo e dell'art. 166, per le motivazioni di cui in premessa.

Si prescrive che la istanza sia riformulata integrando gli aspetti di analisi ambientale indicati nelle premesse e valutando la riduzione, anche con soluzioni progettuali alternative, degli impatti sulle aree sensibili.