

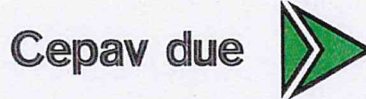
COMMITTENTE:



ALTA SORVEGLIANZA:



GENERAL CONTRACTOR:



**INFRASTRUTTURE FERROVIARIE STRATEGICHE DEFINITE DALLA LEGGE OBIETTIVO N. 443/01**

**LINEA A.V. /A.C. TORINO – VENEZIA      Tratta MILANO – VERONA**  
**Lotto funzionale Brescia-Verona**

**PROGETTO ESECUTIVO**

**RELAZIONE AMBIENTALE PER LE OPERE IN VARIANTE AI SENSI DELLA PROCEDURA DEL DLGS 163/2006, ART. 169, COMMI 3 E 5**  
**VOLUME 00: Metodologia ed esiti della valutazione di significatività ambientale Varianti V3 e V7**

GENERAL CONTRACTOR	DIRETTORE LAVORI
Consorzio Cepav due  Consorzio Cepav due Il Direttore del Consorzio (Ing. T. Taranta)	
Data: _____	Data: _____

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPODOC	OPERA/DISCIPLINA	PROGR	REV
I N O R	1 1	E	E 2	R G	I M 0 0 0 0	0 0 1	B

PROGETTAZIONE						IL PROGETTISTA	
Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Progettista Integratore	Data
A	Emissione	Truglio	22/02/19	Lazzari	22/02/19	Taranta	22/02/19
B	Determina Direttoriale MATTM 66463 del 27.08.20	Bellicini Toninelli	21/09/20	Bellini	21/09/20		21/09/20
C							



CIG. 751447334A      File: INOR1HEE2RGIM0000001B\_FINALE.docx



Progetto cofinanziato dalla Unione Europea

CUP: F81H9100000008

**INDICE**

1. PREMESSA.....	3
2. RISCANTRO ALLA DETERMINA DIRETTORIALE MATTM 66463 DEL 27.08.20 .....	6
3. PROCESSO DI ANALISI E VALUTAZIONE .....	9
4. METODOLOGIA PER LA VALUTAZIONE AMBIENTALE .....	11
4.1. LE COMPONENTI AMBIENTALI .....	11
4.2. RIFERIMENTI TECNICI .....	11
4.3. VARIANTI OGGETTO DI STUDIO .....	12
4.4. QUADRO CONOSCITIVO .....	12
4.5. VALUTAZIONE AMBIENTALE DELLE SUB-VARIANTI .....	13
4.5.1. Fase di cantierizzazione (Macro-fasi e aspetti rilevanti in tema ambientale / micro-fasi).....	13
4.5.2. Fase di esercizio .....	14
4.5.3. Indicatori .....	14
4.5.4. Giudizio di potenziale interferenza.....	19
4.5.5. Approfondimenti d'analisi .....	21
5. ESITI DELLA VALUTAZIONE AMBIENTALE .....	22
5.1. VARIANTE V3.....	23
5.2. VARIANTE V7.....	24
6. CONCLUSIONI .....	25
6.1. VARIANTE V3.....	25
6.2. VARIANTE V7.....	26

## 1. PREMESSA

La tratta ferroviaria ad Alta Velocità/Alta Capacità (AV/AC) Milano–Verona è stata inserita, con delibera CIPE n. 121 del 21.12.2001, tra le infrastrutture oggetto della legge obiettivo n. 443/2001, ed il progetto preliminare è stato oggetto di approvazione con Delibera CIPE n 120 del 5.12.2003, la quale ha contestualmente approvato la pubblica utilità ed adottato il parere favorevole di compatibilità ambientale del Ministero dell’Ambiente.

L’intervento è inoltre compreso nell’elenco delle venticinque opere prioritarie del Programma infrastrutture strategiche allegato al DEF 2015 “Programma delle infrastrutture strategiche del MIT L. 443/2001, art.1, c1”.

La Legge 27 dicembre 2013, n. 147 “Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge di stabilità 2014), all’art. 1, c. 76, ha individuato le tratte della Brescia-Verona della linea AV/AC Milano-Venezia, tra le opere da realizzare con le modalità previste dalla Legge 191/2009 (lotti costruttivi).

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, ed 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 cronoprogramma 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 Dlgs 163/2006;
- la Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell’art. 183 del Dlgs 163/2006;
- la Verifica di Ottemperanza ai sensi dell’art.185 del Dlgs 163/2006;
- la Pubblica Utilità ai sensi dell’art. 166 del Dlgs 163/2006.

La seduta di **Conferenza di Servizi (CdS)** si è tenuta il 06.11.2014 sulla base del progetto trasmesso agli Enti in data 11.09.2014; ad oggi tutti gli Enti hanno inviato le proprie osservazioni (circa 1.900 in totale) ed emesso pareri, controdedotti dal GC con accoglimento dell’80% circa degli stessi; in particolare si segnala che:

- la **Regione Lombardia** ha emesso il proprio parere favorevole con prescrizioni il 23.01.2015; tra le prescrizioni, la Regione ha chiesto a RFI di aggiungere al progetto una serie di raddoppi di linee esistenti, tra cui il quadruplicamento del tratto Brescia Centrale-Brescia Est;
- la **Regione Veneto** ha emesso il proprio parere favorevole con prescrizioni il 03.03.2015, poi ribadito con successiva Delibera n. 655 dell’08.05.2017;
- il **Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo (MiBACT)** ha emesso il proprio parere favorevole con prescrizioni il 20.01.2016;
- il **Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM)** ha approvato con prescrizioni il Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da scavo il 03.11.2016;
- il **Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici** ha emesso il proprio parere in data 15.12.2016.

Va inoltre segnalato che il 24.10.2016 sono stati sottoscritti tra RFI, il GC e i Comuni di Calcinato, Pozzolengo, Lonato, Desenzano, Peschiera, Castelnuovo, Sona e Sommacampagna – con il concorso delle Regioni Lombardia e Veneto – verbali di accordo specifici che puntualizzavano ed approfondivano (concordandoli) gli interventi previsti sul territorio sulla base delle richieste formulate in CdS. Il 04.08.2017 è stato sottoscritto anche il verbale di accordo con il Comune di Mazzano, mentre il 04.08.2017 è stato risottoscritto, con modifiche, il verbale di accordo con il Comune di Calcinato.

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. Si evidenzia, inoltre, su questo tema, che 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 Mercè, quindi per una lunghezza complessiva di circa 42 km di linea;
- un **secondo lotto costruttivo** che dalla pk 100+551 raggiunge dopo 5,5 km circa la linea storica verso Brescia affiancandosi a quest'ultima; in questo lotto costruttivo sono inoltre comprese le attività di armamento ed impianti tecnologici per tutta la tratta.

La Delibera CIPE del 10.07.2017 prescrive inoltre di avviare la progettazione del quadruplicamento della attuale linea Brescia est-Brescia Centrale, in prosecuzione della linea AV verso Brescia, per circa 11 km.

Il 6 giugno 2018 è stato sottoscritto il Secondo Atto Integrativo tra RFI e Cepav due con il quale sono stati contrattualizzati la progettazione e la realizzazione del lotto costruttivo 1 della tratta AV Brescia est – Verona. Lo stesso Atto ha avuto efficacia il 6 luglio 2020 data di inizio delle attività a carico del General Contractor.

Con la delibera CIPE n. 68 del 2019 pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 63 il 10.03. 2020 è stato poi autorizzata il secondo lotto costruttivo della tratta AV Brescia est – Verona. Lo stesso secondo lotto costruttivo è stato quindi affidato al Consorzio Cepav due da RFI in data 17.04.2020.

Rispetto al progetto definitivo di 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 ad una serie di varianti progettuali, che sono state raggruppate in pacchetti omogenei, dove, all'interno di ciascun pacchetto, le opere costituiscono interventi riferibili o ad 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:

- A. procedura per le varianti non localizzative ai sensi dei commi 3 e 4 dell'art. 169 del DLgs 163/2006;
- B. procedura per le varianti localizzative ai sensi dei commi 3 e 5 dell'art. 169 del DLgs 163/2006.

In particolare, oggetto della presente *Relazione di valutazione ambientale*, sono due varianti **localizzative** 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. Tali varianti sono localizzative in quanto ai sensi del comma 3 dell'art. 169 del DLgs 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.

V3: rotatoria Via Stazione -Via Berlinguer

V7: modifiche alla viabilità di Via Grezze

La presente relazione ha un duplice scopo, nella prima parte, di descrivere 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 e, nella seconda parte, di sintetizzare l'esito di tutti gli approfondimenti ambientali condotti che sono riportati negli altri volumi di cui è costituita la relazione di valutazione ambientale.

Le varianti sopra descritte, riportate in forma tabellare nell'Allegato 1, sono sottoposte (come detto) all'iter previsto dai commi 3 e 5, art. 169 del DLgs 163/2006.

Nell'ambito di ciascuna variante le opere prese in considerazione costituiscono l'intero intervento funzionale

Nella suddetta tabella oltre alle codifiche ed alla sintetica descrizione di ciascuna variante e relative sub-varianti, si indica la WBS di progetto, le progressive chilometriche di inizio e fine con riferimento sia al PD di CdS sia al PE di variante e l'origine di ciascuna variante/sub-variante.

*Nota bene: la presente documentazione si riferisce a varianti di tipo localizzativo per le quali è stato già presentato il relativo progetto esecutivo al Ministero dell'Ambiente per la procedura di verifica di attuazione (ID VIP 4370).*

## 2. RISCONTRO ALLA DETERMINA DIRETTORIALE MATTM 66463 DEL 27.08.20

Nell'ambito del progetto ferroviario ad Alta Velocità - lotto funzionale Brescia Est –Verona, il 26 aprile 2020 RFI con nota prot. RFI-DIN-DIPAV.PC\PEC\P\2020\0000088 ha avviato la procedura di variante prevista dai commi 3 e 4 dell'art. 169 del DLgs 163/2006 per due interventi codificati V3 e V7 che saranno illustrati nel seguito della presente relazione. La relativa documentazione tecnica è stata, poi, inoltrata agli Enti coinvolti dal Consorzio Cepav due con nota prot. PRE/4246 del 30 aprile 2020.

A tal proposito si precisa che, ai sensi e per gli effetti del combinato disposto degli articoli 214, comma 11, e 216, commi 1, 1-bis e 27, del decreto legislativo n. 50 del 2016, per gli interventi ricompresi tra le infrastrutture strategiche di cui alla disciplina prevista dall'articolo 163 e seguenti del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, già inseriti negli strumenti di programmazione approvati e per i quali la procedura di valutazione di impatto ambientale sia già stata avviata alla data di entrata in vigore del presente codice, i relativi progetti sono approvati secondo la disciplina previgente. Le medesime procedure trovano applicazione anche per le varianti.

Successivamente il MIT ha convocato la Conferenza di Servizi (CdS) indetta ai sensi degli articoli 165 e 169, comma 3, del Decreto Legislativo 12 aprile 2006 n. 163 con nota prot. N. 4118 del 08-06-2020, avente per oggetto le varianti, cosiddette V3 e V7, apportate al progetto definitivo della Tratta AV/AC Milano-Verona. Lotto Funzionale Brescia Est – Verona, approvato dal CIPE con Delibera n. 42 del 10.07.2017. Trattasi di due varianti finalizzate all'ottemperanza delle prescrizioni n. 185 e n. 199 della delibera CIPE n. 42/2017.

Nell'ambito di tale CdS il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) ha espresso il proprio parere mediante la Determina Direttoriale 66463 del 27.08.2020 che allega il parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS (CTVIA) n. 14 del 20 agosto 2020.

Con tale parere il MATTM ha determinato che non sussistono le condizioni perché le varianti in oggetto possano essere approvate direttamente da RFI per le ragioni indicate nel parere n. 14 della CTVIA la quale prescrive che l'istanza sia riformulata integrando gli aspetti ambientali come indicato nelle premesse del parere e valutando la riduzione, degli impatti sulle aree sensibili.

Come richiesto dal MATTM la presente documentazione viene riformulata per rispondere integralmente a quanto osservato nel suddetto parere. Nella tabella seguente per ciascuna osservazione MATTM si indica sinteticamente come è stato ottemperato con i riferimenti alla documentazione presentata su dove è possibile riscontrare lo specifico argomento.

Rif parere CTVIA n. 14-20.08.20	osservazione MATTM	riscontro	riferimento
A.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	Il supporto documentale è stato adeguatamente integrato per tutte le componenti ambientali ed in modo particolare per la componente flora, fauna ed habitat naturali. Oltre agli estratti riportati nel testo, sono state allegate (ove possibile) tutte le tavole richiamate nel quadro conoscitivo o sono stati riportati i link per i contenuti presenti in rete. Il quadro conoscitivo è stato integrato con ulteriori riferimenti e con documentazione anche fotografica acquisita durante sopralluoghi sito specifici.	V3: Volume 3.1 Capitolo 1.2  V7: Volume 3.2 Capitolo 1.2



Rif parere CTVIA n. 14- 20.08.20	osservazione MATTM	riscontro	riferimento
A.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	Il quadro conoscitivo è stato integrato con documentazione approfondita acquisita durante sopralluoghi sito specifici, derivante da fonti bibliografiche riconosciute, nonché attingendo ai dati di monitoraggio afferenti il PMA ante operam.	V3: Volume 3.1 Capitolo 1.2.2  V7: Volume 3.2 Capitolo 1.2.2
A.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	L'intera opera ferroviaria è oggetto di un esteso programma di monitoraggio ambientale predisposto e verificato costantemente insieme ad Arpa Lombardia, Arpa Veneto ed ISPRA nell'ambito delle attività governate dall'Osservatorio Ambientale istituito a seguito della delibera CIPE 42/2017. Attualmente è stata completata la fase ante operam i cui esiti sono stati già trasmessi anche a MATTM e sono in atto i monitoraggi di corso d'opera. Ad integrazione di quanto già previsto a seguito degli approfondimenti condotti in questa sede si prevede di integrare il monitoraggio delle acque di falda in corrispondenza del cavalcavia di via Grezze (V7) realizzando uno o due ulteriori punti di monitoraggio (piezometri) nell'area a nord dell'A4, se quelli esistenti non fossero idonei a monitorare il monte e valle idrogeologico dell'area delle fondazioni di spalle e pile. Per le altre componenti e per la variante V3 quanto previsto nel PMA dell'opera è ritenuto adeguato.	V7: Volume 3.2 Capitoli 1.3.5 e 1.4
A.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	La valutazione degli impatti è stata rivista e approfonditamente giustificata per ciascuna componente, nella sezione di valutazione ambientale delle varianti.	V3: Volume 3.1 Capitolo 1.3  V7: Volume 3.2 Capitolo 1.3
A.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.)	La valutazione delle misure di mitigazione è stata descritta per ciascuna componente, nella sezione di valutazione ambientale delle varianti	V3: Volume 3.1 Capitolo 1.3  V7: Volume 3.2 Capitolo 1.3
A.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	La descrizione della metodologia è stata revisionata. Tutte le fonti utilizzate sono state dettagliatamente descritte e le principali tavole, direttamente allegate	Volume 00
A.7	Una valutazione del ruolo svolto dalle aree agricole e dalle aree boscate relittuali per le zoocenosi, stanziali e non	La valutazione è stata analizzata nel quadro conoscitivo relativo alla componente flora, fauna ed habitat naturali.	V3: Volume 3.1 Capitolo 1.2.2 Allegato 1 – Stato di fatto: rilievo uso del suolo e

Doc. N.

Progetto  
INORLotto  
11Codifica Documento  
E E2 RG IM 000 0 001Rev.  
BFoglio  
8 di 28

<b>Rif parere CTVIA n. 14- 20.08.20</b>	<b>osservazione MATTM</b>	<b>riscontro</b>	<b>riferimento</b>
			vegetazione_Castegnato  V7: Volume 3.2 Capitolo 1.2.2 Allegato 1 – Stato di fatto: rilievo uso del suolo e vegetazione_Deseznano
A.8	Una verifica della presenza di Aree Agricole ad Alto Valore Naturale che potrebbero essere interferite dalla realizzazione delle opere	La verifica è stata condotta nel quadro conoscitivo relativo alla componente flora, fauna ed habitat naturali.	V3: Volume 3.1 Capitolo 1.2.2  V7: Volume 3.2 Capitolo 1.2.2 Allegato 1 – Stato di fatto: rilievo uso del suolo e vegetazione_Deseznano
B.9	La valutazione ambientale e la progettazione esecutiva delle deviazioni dei fossi intercettati con cartografia in scala adeguata	La progettazione esecutiva degli aspetti idraulici è sintetizzata nel volume 01 e sono allegati i relativi elaborati di progetto esecutivo da cui si evince la separazione tra le acque di scarico provenienti dalla piattaforma stradale dal reticolo idrico superficiale.	INOR11EE2RGIM0000002 (vol.01), par. 4.3.3 INOR11EE2RIINZ306001A (relazione idraulica) INOR11EE2PZINZ306001A (planimetria idraulica)
C.10	Una descrizione e una documentazione (cartografia, foto, ecc.) adeguata e di dettaglio del laghetto di captazione della falda	Si osserva che appartiene al sistema idrografico come “rete di collettamento delle acque meteoriche e di drenaggio” e si è potuto verificare che riceve le acque di scarico dell’autostrada tramite il canale colatore e si configura come una fossa di dispersione delle acque di scolo.	V7: Volume 3.2 Capitolo 1.2.1.2
C.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	Si ribadisce che si tratta di una fossa di dispersione delle acque di scolo. E’ stato eseguito il rilievo vegetazionale dell’area di inserimento del laghetto.	V7: Volume 3.2 Capitoli 1.2.2.8 e 1.2.2.9
C.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	A seguito degli approfondimenti ambientali non si è rilevata presenza di ecosistemi acquatici direttamente impattati. In ogni caso sono state definite le misure idonee a minimizzare i potenziali impatti sul cosiddetto laghetto e sull’annesso canale di scolo.	INOR11EE2RGIM0000002 (vol.01), par. 5.3.6
C.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	E’ stato eseguito il rilievo vegetazionale dell’area, dal quale non sono emersi particolari valenze.	V7: Volume 3.2 Capitoli 1.2.2.9 Allegato 1 – Stato di fatto: rilievo uso del suolo e vegetazione
C.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”	Anche a seguito degli approfondimenti ambientali è stato possibile definire le misure idonee a minimizzare i potenziali impatti sulla vegetazione identificando misure mitigative e compensative.	INOR11EE2RGIM0000002 (vol.01), par. 5.3.5 e par. 5.3.6



### 3. PROCESSO DI ANALISI E VALUTAZIONE

Si descrive il processo di analisi e valutazione, condotto per ciascuna delle varianti in oggetto, finalizzato ad informare adeguatamente gli Enti interessati dall'iter di cui al comma 5, art. 169 del Dlgs 163/2006.

Dopo l'identificazione delle varianti e dei relativi elementi costitutivi che hanno interessato il PD del lotto funzionale Brescia est – Verona – lotto costruttivo 1, si è provveduto a identificare l'ambito territoriale interessato predisponendo una apposita cartografia in scala 1: 25.000 che ubica le diverse varianti sul territorio. Le 5 tavole prodotte sono riportate nel volume 02- *Atlante cartografico*.

Per ogni variante è stata poi predisposta un'analisi progettuale che prevede:

- la localizzazione della variante;
- la descrizione progettuale della soluzione prevista nel PD presentato in Conferenza di Servizi nel settembre del 2014 (se prevista);
- la descrizione progettuale di tutte le variazioni al suddetto PD conseguenti le prescrizioni CIPE, gli esiti della procedura di Pubblica Utilità e gli esiti dei confronti tecnici tra Cepav due ed Italferr;
- L'elenco degli elaborati che descrivono il progetto oggetto di variazione nelle due configurazioni PD di CdS e Progetto Esecutivo (PE) che recepisce le variazioni in oggetto.

L'analisi progettuale è contenuta nel volume 01 *Identificazione e descrizione delle varianti*. Nello stesso volume si riporta la descrizione delle fasi di costruzione e la definizione delle mitigazioni ambientali per minimizzare l'impatto dell'opera in variante e della relativa fase realizzativa.

Al volume sono allegati la Delibera CIPE 42/2017 e tutti gli elaborati tecnici del PD di CdS e del PE di Variante citati nell'elaborato.

Al fine di illustrare graficamente le variazioni in oggetto, sono state predisposte inoltre apposite tavole che confrontano le opere previste nel PD di CdS con quelle variate nel PE. In particolare, con tratto nero si riporta la cartografia inerente il territorio, con tratto blu il PD di CdS e con tratto rosso il PE che recepisce le variazioni di cui si tratta. Per maggiore chiarezza, quando occorre, nella stessa tavola è evidenziato in giallo l'opera oggetto della specifica variante in esame. Ciascuna tavola è seguita da una seconda tavola che riporta il solo PE, con tratto in colore giallo, sovrapposto all'ortofoto che consente di descrivere ulteriormente il territorio interessato dalla variazione.

Le tavole di cui si è detto sono contenute nel volume 02 - *Atlante cartografico* in formato A3.

Completato l'esame progettuale, si è passati alla valutazione ambientale di ciascuna variante mediante la caratterizzazione del quadro ambientale nello stato ante operam e la valutazione delle potenziali interferenze delle fasi di costruzione e di esercizio con riferimento a tutte le componenti ambientali. Nel seguente capitolo 4 si illustra in dettaglio la metodologia adottata. Gli esiti della valutazione ambientale sono sintetizzati nel capitolo 5 di questa relazione e riportati per esteso nel volume 03.

Complessivamente, dunque, la Relazione Ambientale, per le opere in variante V3 e V7 ai sensi della procedura del DLgs 163/2006, art. 169, commi 3 e 5 (varianti localizzative), è costituita dai seguenti 4 elaborati:

- volume 00**     **Metodologia ed esiti della valutazione ambientale**
- volume 01**     **Identificazione e descrizione delle varianti**
- volume 02**     **Atlante cartografico**

**volume 03      Valutazione ambientale**

La redazione della documentazione è stata effettuata, per la parte progettuale, interamente dalla struttura di progetto del consorzio Cepav due mentre, per la parte ambientale (metodologia di valutazione e valutazioni ambientali), ci si è avvalsi dello studio associato "Ingegneria e Ambiente" degli ingg. Gorio, Fredigo e Spedini di Brescia. In particolare, a questo specifico studio hanno partecipato:

Responsabile del contratto: dott. ing. Carlo Gorio

Responsabile Tecnico: dott. ing. Roberto Bellini

Coordinatrice di progetto: dott. ing. Vania Toninelli

Responsabile operativo: dott. ing. Marta Bellicini

Hanno inoltre collaborato alla stesura dei documenti ambientali:

dott. ing. Laura Andrini

dott. ing. Ester Bellicini

dott. pian. Luca Speziani

dott. scienze ambientali Sara Ambrogio

#### 4. METODOLOGIA PER LA VALUTAZIONE AMBIENTALE

La metodologia applicata nell'analisi ambientale-territoriale e nella valutazione dei potenziali impatti delle varianti oggetto di studio verte su un'impostazione finalizzata a fornire uno strumento analitico-valutativo dal riscontro intuitivo e immediato che si fonda su solide basi conoscitive territoriali-ambientali sia dei contesti (sito-specifici e a più vasta scala) di inserimento degli interventi che del tipo di opere da valutare e delle rispettive potenziali azioni di impatto/interferenze ambientali.

All'uopo si è applicato un sistema ibrido, che prevede l'utilizzo di check-list (sì/no motivati) per un quadro conoscitivo ambientale generale, poi approfondito con riferimenti più di dettaglio-sito specifici, e tabelle di analisi pressioni-vulnerabilità componente per componente, completate da tabelle con valutazioni complessive di sintesi variante per variante. Ciò nell'intento di analizzare la situazione attuale del territorio e dell'ambiente e, nel contempo, di condurre tutte le valutazioni, in forma descrittiva e sintetica/tabellare, necessarie all'espressione di giudizio in merito al grado di potenziali interferenze (positivo/di miglioramento, nullo/trascurabile, moderato, significativo) sia per la fase di costruzione/cantierizzazione che di esercizio delle opere.

Il principio adottato per cercare di minimizzare il grado di soggettività valutativa è stato quello di scomporre la sfera ambientale in singole componenti e 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 impatto 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.

##### 4.1. Le componenti ambientali

Le analisi tese all'espressione di giudizio sono state condotte rispetto alle dieci componenti ambientali: Acque superficiali; Acque sotterranee; Suolo e Sottosuolo; Flora, fauna ecosistemi ed habitat naturali; Atmosfera; Rumore ambientale; Vibrazioni; Radiazioni Elettromagnetiche non ionizzanti; Beni storici, architettonici, naturali e paesaggistici; Salute pubblica.

##### 4.2. Riferimenti tecnici

Riferimenti tecnici a cui si è attinto per conformare il metodo di indagine-valutazione da adottare sono stati:

- il Decreto Direttoriale del MATTM n. 239 del 03/08/2017 contenente le liste di controllo per le valutazioni preliminari di modifiche, estensioni, adeguamenti tecnici finalizzati a migliorare il rendimento e le prestazioni ambientali dei progetti (quale riferimento per la sezione conoscitiva);
- il Sistema di Gestione Ambientale, conforme alla norma UNI EN ISO 14001, adottato da CEPAV per il lotto funzionale Treviglio-Brescia (in particolare alla sua Analisi Ambientale e ai processi valutativi a supporto della stessa), in particolare per quanto concerne la fase di costruzione/cantierizzazione delle opere (quale riferimento per la sezione valutativa);
- la ricca e consolidata bibliografia tecnica-amministrativa sul tema delle Valutazioni (Strategiche/di Impatto/di Incidenza) Ambientale;
- il PMA dell'opera principale nel frattempo attivato e oggetto di report di restituzione degli esiti progressivi opportunamente integrato da sopralluoghi specifici in sito.

### 4.3. Varianti oggetto di studio

Sono stati acquisiti e analizzati in chiave ambientale i contenuti della documentazione progettuale esecutiva predisposta in primis per recepire e coerenziare gli esiti della conferenza di servizi (CdS) e della successiva Delibera CIPE n. 42 emessa nella seduta del 10 luglio 2017 nonché per rispondere a indirizzi derivanti dal confronto con Italferr, e sulla base degli stessi si sono riconosciute le possibili azioni di impatto nei confronti delle componenti ambientali. In assenza di elementi di dettaglio sono state considerate le condizioni più cautelative a tutela delle singole componenti.

Varianti richieste dagli enti (locali e non) seguono la medesima procedura di valutazione ma, nel contempo, in particolare nei casi di “prescrizioni” o “espresse richieste parte di enti locali” di opere/interventi, assumono un significato ridondante più che di merito/escludente in termini di sostenibilità ambientale; ciò a maggior ragione se opere/interventi sono già previsti/indicati negli strumenti urbanistici-territoriali (poiché è atteso un grado di giudizio ambientale già condotto a scala pianificatoria locale e/o sovralocale).

Oggetto di valutazione dei potenziali impatti ambientali non sono necessariamente le opere/interventi tout-court ma gli aspetti “differenziali” tra i nuovi progetti esecutivi e i corrispondenti progetti definitivi delle medesime opere/interventi ante-CdS (già attesi come ambientalmente compatibili).

Nel caso di interventi ex novo – quindi non già previsti dal progetto definitivo ante-CdS – l’oggetto della valutazione è stato esteso all’intera opera-variante e, per coerenza, in termini “differenziali” le valutazioni sono state condotte in quota 100% delle nuove opere.

Si tiene a precisare che la maggior parte delle varianti sono state richieste dagli Enti Locali e concertate con gli stessi in occasione della CdS. Nella fase di analisi conoscitiva/valutativa sono state condotte verifiche in merito al grado di recepimento delle opere all’interno degli strumenti urbanistici comunali. Al fine di disporre di un riferimento ufficiale utile alla qualificazione dell’entità di interventi/opere oggetto di variante, e trattando nella maggior parte dei casi di interventi aventi per oggetto infrastrutture stradali, ci si è riferiti ai contenuti tecnici di cui all’allegato al D.d.g. Regione Lombardia 7 maggio 2007 - n. 4517 “*Criteri ed indirizzi tecnico-progettuali per il miglioramento del rapporto fra infrastrutture stradali ed ambiente naturale*”, in particolare per quanto concerne la definizione di “*progetti stradali di modesta consistenza*”:

- *rettifiche di curve, ampliamenti puntuali (per esempio degli incroci) ed altre modifiche che comportano uno scostamento dal tracciato originario inferiore a 10 m, a condizione che il volume di traffico rimanga costante o non venga aumentato in misura rilevante a seguito delle modifiche stesse;*
- *misure costruttive che non comportano ulteriori emissioni e disturbi, come la realizzazione di piste ciclabili, fermate di autobus, parcheggi, schermi antirumore lungo strade esistenti.*

Tale definizione è stata applicata nei casi di variante ex-novo e mutuata anche nei casi di variante progettuale che presenti minime differenze tra progetto definitivo ante-CdS e progetto esecutivo post-CdS.

### 4.4. Quadro Conoscitivo

La caratterizzazione dei luoghi è stata condotta principalmente attraverso fonti bibliografiche ufficiali aggiornate, visto che tutta l’opera è già stata valutata nello SIA originario (a cui si rimanda) e in quelli successivi (in particolare per le fasi di cantierizzazione). Nell’ambito del presente studio si è quindi affrontato tale aspetto in qualità di aggiornamento del quadro conoscitivo.

Per descrivere il contesto ambientale di inserimento delle singole varianti si è fatto riferimento ai contenuti del Decreto Direttoriale del MATTM n. 239 del 03/08/2017 già citato in premessa, in particolare si è dato riscontro motivato ai contenuti della tab. 8 “*Aree sensibili e/o vincolate*” dell’allegato al Decreto analizzando le fonti ufficiali messe a disposizione ad hoc da Regione Lombardia per le analisi/verifiche del caso, operando poi un’analisi di maggior dettaglio attraverso contenuto/riferimenti a ulteriori fonti ufficiali conoscitive in grado di caratterizzare maggiormente (fino

alla scala locale, nei confronti di un intorno rappresentativo – area di indagine) e in modo specifico le componenti ambientali indagate. Laddove richiesto/opportuno, tali considerazioni bibliografiche sono state inoltre puntualmente integrate a mezzo di sopralluoghi in sito e rilievi diretti delle condizioni di fatto delle diverse componenti.

Si riporta di seguito la tab. 8 del Decreto.

<i>Aree sensibili e/o vincolate</i>		
	<i>Si</i>	<i>No</i>
<i>Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi</i>		
<i>Zone costiere e ambiente marino</i>		
<i>Zone montuose e forestali</i>		
<i>Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)</i>		
<i>Zone in cui si è già verificato, o nelle quali ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria</i>		
<i>Zone a forte densità demografica</i>		
<i>Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica</i>		
<i>Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)</i>		
<i>Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)</i>		
<i>Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)</i>		
<i>Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni</i>		
<i>Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006)</i>		
<i>Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aerportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)</i>		

Tutti i riferimenti ufficiali bibliografici e scientifici consultati sono riportati direttamente nel testo degli elaborati.

#### **4.5. Valutazione ambientale delle sub-varianti**

##### **4.5.1. Fase di cantierizzazione (Macro-fasi e aspetti rilevanti in tema ambientale / micro-fasi)**

È stata operata la seguente suddivisione della fase di cantierizzazione in macrofasi/microfasi (aspetti delle macro-fasi rilevanti in tema ambientale):

PREPARAZIONE DEL SITO

- Pulizia ed esportazione vegetazione
- Scotico e bonifica
- Formazione piazzali
- Installazione baracche e recinzioni, allacciamenti

**LAVORI CIVILI**

- Scavi/riempimenti per opera e movimentazione terra carico/scarico materiali
- Formazione opere idrauliche
- Fondazioni/sottofondazioni
- Formazione posa del materiale inerte, costruzione piste-strade cantiere ecc.

**LAVORI MECCANICI**

- Montaggio strutture metalliche e prefabbricati
- Montaggio apparecchiature e macchine operatrici
- Operazioni di carpenteria metallica

**LAVORI ELETTRICI E IMPIANTISTICA**

- Collegamenti elettrici, installazione illuminazione
- Posa cavi elettrici, quadri ed allacciamenti

**MOBILITAZIONI**

- Trasporto materiali/rifiuti/equipment, carico/scarico e trasporto di materiale di risulta
- Trasporto personale

**ATTIVITA' DI RIPRISTINO**

- Smontaggio baracche e strutture logistiche
- Pulizia e sistemazione finale delle aree di lavoro

**4.5.2. Fase di esercizio**

Viene considerata un'unica fase che si protrae per l'intera vita dell'opera.

**4.5.3. Indicatori**

Per l'analisi delle singole componenti ambientali sono stati individuati, applicati e parametrati i seguenti set di indicatori di valutazione.

Interferenza Acque superficiali*Fase di costruzione:*

- 3 = corpo idrico superficiale direttamente interferito in modo significativo dall'area di lavorazione/attività (es. perdita ittiofauna, criticità indotte al deflusso idraulico/irriguo, ecc.)
- 2 = corpo idrico superficiale direttamente interferito in modo moderato o da interventi/attività marginali rispetto al grado di rilevanza del CIS oppure posto al confine dall'area di lavorazione/attività
- 1 = corpo idrico superficiale interferito in modo trascurabile o posto ad una distanza di qualche metro dall'area di lavorazione/ attività
- 0 = rispetto al progetto definitivo, la variante progettuale dell'opera non comporta differenze (azioni di potenziale interferenza) per la componente acque superficiali / corpo idrico superficiale assente nell'intorno dell'opera o comunque posto a distanza tale da escludere qualsiasi interferenza / attività di cantiere non correlabili con la componente acque superficiali
- +1 = l'area di lavorazione/l'intervento determina miglioramenti nei confronti della componente/ corpo idrico superficiale oppure la variante determina una riduzione degli impatti sulla componente / c.i.s.

*Fase di esercizio:*

- 3 = corpo idrico superficiale direttamente interessato dallo scarico di entità significativa delle acque relative all'intervento (opere maggiori come per es: cavalcavia, viadotti, gallerie, ecc)

-2 = corpo idrico superficiale direttamente interessato dallo scarico di entità moderata delle acque relative all'intervento/opera (opere minori es rotonde, tratti brevi di viabilità, ecc)

-1 = corpo idrico superficiale interessato dallo scarico di entità trascurabile delle acque relative all'intervento/opera oppure potenzialmente/indirettamente interessato dallo scarico delle acque (es piste ciclabili, ecc)

0 = rispetto al progetto definitivo, la variante progettuale dell'opera non comporta differenze in merito allo scarico delle acque relative all'intervento in corpo idrico / corpo idrico superficiale assente nell'intorno dell'opera o comunque posto a distanza tale da escludere qualsiasi interferenza / assenza di scarico in corpo idrico superficiale delle acque relative all'intervento/opera

+1 = interventi che determinano miglioramenti nei confronti della componente/ corpo idrico superficiale oppure la variante determina una riduzione degli impatti sulla componente/ c.i.s.

#### Interferenza Flora, fauna ed habitat naturali

##### *Fase di Costruzione:*

-3 = l'interferenza riguarda direttamente un'area riconosciuta a livello Provinciale – Regionale - Nazionale (PIF, Riserve, Parchi, ecc.)

-2 = l'interferenza riguarda indirettamente un'area riconosciuta a livello Provinciale – Regionale - Nazionale oppure interferisce direttamente con un'area riconosciuta a livello Comunale

-1 = interferenza trascurabile in quanto non sono presenti aree sottoposte a vincolo paesaggistico o aree di particolare valore riconosciuto negli strumenti di programmazione comunale

0 = rispetto al progetto definitivo, la variante progettuale dell'opera non comporta differenti azioni di interferenza nei confronti dei vincoli/valenze presenti nell'area oggetto di intervento, oppure l'attività di cantiere non è applicabile/non è correlabile con impatti sulla componente

+1 = interventi che determinano miglioramenti nei confronti della componente oppure la variante determina una riduzione degli impatti sulla componente

##### *Fase di esercizio:*

-3 = importante perdita di habitat naturali e/o ambienti con particolari caratteristiche di pregio legate alla flora/fauna

-2 = moderata perdita di habitat naturali e/o ambienti con particolari caratteristiche di pregio legate alla flora/fauna

-1 = trascurabile/nessuna perdita di habitat naturali e/o ambienti con particolari caratteristiche di pregio legate alla flora/fauna

0 = rispetto al progetto definitivo, la variante progettuale dell'opera non comporta differenti azioni di potenziale interferenza nei confronti di habitat naturali e/o ambienti con particolari caratteristiche di pregio legate alla flora/fauna oppure l'opera non interferisce in alcun modo con la componente

+1 = interventi che determinano il recupero di habitat naturali e/o migliorano aspetti legati alla flora/fauna di contesto oppure la variante determina una riduzione degli impatti sulla componente

#### Interferenza Beni storici, architettonici, naturali e paesaggistici

##### *Fase di costruzione:*

-3 = interferenza diretta dell'area di lavorazione/opera nei confronti di un vincolo Nazionale o Regionale (es. area interessata da vincolo)

-2 = interferenza indiretta dell'area di lavorazione/opera nei confronti di un vincolo Nazionale o Regionale (es. area limitrofa a vincolo) e/o interferenza diretta dell'area di lavorazione/opera nei confronti di vincoli Comunali o valenze riconosciute

-1 = l'area di lavorazione/opera non interferisce con vincoli archeologici/naturali/paesaggistici o valenze riconosciute

0 = rispetto al progetto definitivo, la variante progettuale dell'opera non comporta differenti azioni di interferenza nei confronti dei vincoli/beni storici, architettonici, naturali e paesaggistici presenti nell'area oggetto di intervento oppure l'attività di cantiere non è applicabile/non è correlabile con impatti sulla componente



+1 = interventi che determinano miglioramenti nei confronti della componente oppure la variante determina una riduzione degli impatti sulla componente

*Fase di esercizio (nei casi di interferenza diretta nei confronti di un vincolo Nazionale o Regionale - es. area interessata da vincolo - si rimanda a procedure paesaggistiche ex lege e in questa sede si applica la valutazione applicata ai casi di mancata interferenza):*

-3 = importante alterazione del paesaggio (es. morfologico-strutturale, vedutistico, simbolico) ad opera dell'intervento

-2 = moderata alterazione del paesaggio (es. morfologico-strutturale, vedutistico, simbolico) ad opera dell'intervento

-1 = l'opera determina peggioramenti trascurabili/nulli nei confronti della componente

0 = rispetto al progetto definitivo, la variante progettuale dell'opera non comporta differenze di alterazione del paesaggio (beni storici, architettonici, naturali e paesaggistici) oppure l'opera non interferisce in alcun modo con la componente

+1 = interventi che determinano miglioramenti nei confronti della componente" oppure la variante determina una riduzione degli impatti sulla componente

#### Interferenza Suolo e sottosuolo

##### *Fase di costruzione:*

-3 = interventi di escavazione profondi >6 m.

-2 = interventi di escavazione media tra 0,5 m e 6 m.

-1 = interventi di escavazione inferiori a 0,5 m e/o puntuali.

0 = la variante progettuale dell'opera non comporta differenze di impatto per la componente suolo e sottosuolo (per es. stessa profondità di scavo) rispetto al progetto definitivo, oppure, nel caso di opera nuova, non comporta differenze rispetto allo stato di fatto / Per determinate lavorazioni la variante progettuale/opera nuova non impatta sulla componente suolo.

+1 = interventi di escavazione che determinano miglioramenti nei confronti della matrice suolo sottosuolo oppure la variante determina una riduzione degli impatti sulla componente.

##### *Fase di esercizio:*

-3 = opera che espone a rischi il suolo/sottosuolo.

-2 = opera che espone a trascurabili rischi il suolo/sottosuolo.

-1 = opera che non espone a rischi il suolo/sottosuolo.

0 = la variante progettuale dell'opera non comporta differenze di rischio per la componente suolo e sottosuolo rispetto al progetto definitivo, oppure, nel caso di opera nuova, non comporta differenze rispetto allo stato di fatto.

+1 = interventi che determinano miglioramenti nei confronti della componente oppure la variante determina una riduzione dei rischi sulla componente.

#### Interferenza Acque sotterranee

##### *Fase di costruzione:*

-3 = l'area di lavorazione/opera interferisce direttamente con corpi idrici sotterranei/falda sotterranea (es. opere di scavo profonde in falda subsuperficiale)

-2 = l'area di lavorazione/opera interferisce indirettamente con corpi idrici sotterranei/falda sotterranea (es. non esiste un franco minimo di 1 m tra il piano di imposta delle opere di progetto e il livello di massima escursione della falda considerato pari a quello indicato nelle tavole di progetto)

-1 = l'area di lavorazione/opera non interferisce con corpi idrici sotterranei/falda sotterranea (es. esiste un franco minimo di 1 m tra il piano di imposta delle opere di progetto e il livello di massima escursione della falda considerato pari a quello indicato nelle tavole di progetto)

0 = la variante progettuale dell'opera non comporta differenze di impatto per la componente corpi idrici sotterranei/falda sotterranea (l'opera ha lo stesso franco e/o entità di interferenza con la falda) rispetto al progetto definitivo, oppure, nel caso di opera nuova, non comporta differenze rispetto allo stato di



fatto / Per determinate lavorazioni la variante progettuale/opera nuova non impatta sulla componente corpi idrici sotterranei/falda sotterranea.

+1 = l'area di lavorazione/opera determina miglioramenti nei confronti del corpo idrico sotterraneo/falda sotterranea oppure la variante determina una riduzione degli impatti sulla componente.

#### *Fase di esercizio:*

-3 = opera che espone a rischi i corpi idrici sotterranei/falda sotterranea

-2 = opera che espone a trascurabili rischi i corpi idrici sotterranei/falda sotterranea

-1 = opera che non espone a rischi i corpi idrici sotterranei/falda sotterranea

0 = la variante progettuale dell'opera non comporta differenze di rischio per la corpi idrici sotterranei/falda sotterranea rispetto al progetto definitivo, oppure, nel caso di opera nuova, non comporta differenze rispetto allo stato di fatto.

+1 = interventi che determinano miglioramenti nei confronti della componente oppure la variante determina una riduzione dei rischi sulla componente.

#### Interferenza Atmosfera

##### *Fase di costruzione:*

-3 = interferenza determinata dalla propagazione di materiale polverulento per un'estensione > di 5 Km (con presenza di recettori, centri abitati, scuole e ospedali) dall'area di lavorazione

-2 = interferenza determinata dalla propagazione di materiale polverulento per un'estensione di pochi Km (con presenza di recettori, centri abitati, scuole e ospedali) dall'area di lavorazione

-1 = interferenza determinata dalla propagazione di materiale polverulento per un'estensione riferita all'area di lavorazione

0 = rispetto al progetto definitivo, la variante progettuale dell'opera non comporta differenze (azioni di potenziale interferenza) per la componente atmosfera

+1 = interventi che determinano miglioramenti nei confronti della componente

##### *Fase di esercizio (rispetto al ricettore più esposto all'intervento, da calcolo modello):*

-3 = potenziale incremento che comporta superamento limiti qualità dell'aria e/o >10% valori ante-operam (rif. centralina ARPA più vicina)

-2 = potenziale incremento <10% valori ante-operam (rif. centralina ARPA più vicina)

-1 = potenziale incremento trascurabile delle ricadute di inquinanti atmosferici

0 = rispetto al progetto definitivo, la variante progettuale dell'opera non comporta differenze (azioni di potenziale interferenza) per la componente atmosfera

+1 = interventi che determinano miglioramenti nei confronti della componente

#### Interferenza Rumore

##### *Fase di costruzione:*

-3 = interferenza determinata dalla propagazione sonora per un'estensione > di 1 Km (con presenza di recettori, centri abitati, scuole e ospedali) dall'area di lavorazione

-2 = interferenza determinata dalla propagazione sonora per un'estensione <1 Km (con presenza di recettori, centri abitati, scuole e ospedali) dall'area di lavorazione

-1 = interferenza determinata dalla propagazione sonora per un'estensione riferita all'area di lavorazione

0 = rispetto al progetto definitivo, la variante progettuale dell'opera non comporta differenze (azioni di potenziale interferenza) per la componente rumore

+1 = interventi che determinano miglioramenti nei confronti della componente

##### *Fase di esercizio (rispetto al ricettore più esposto all'intervento, da calcolo modello considerando Leq ante-operam pari a valore medio tra limite classe del ricettore e limite classe inferiore):*

-3 = potenziale incremento che comporta superamento limite assoluto di immissione (come da norma vigente) e/o >1,5 dBA valore ante-operam

-2 = potenziale incremento <1,5 dBA valore ante-operam



-1 = potenziale incremento trascurabile

0 = rispetto al progetto definitivo, la variante progettuale dell'opera non comporta differenze (azioni di potenziale interferenza) per la componente rumore

+1 = interventi che determinano miglioramenti nei confronti della componente

### Interferenza Vibrazioni

#### *Fase di costruzione:*

-3 = interferenza determinata dalla propagazione di vibrazioni per un'estensione > di 1 Km (con presenza di recettori, centri abitati, scuole e ospedali) dall'area di lavorazione

-2 = interferenza determinata dalla propagazione di vibrazioni per un'estensione <1 Km (con presenza di recettori, centri abitati, scuole e ospedali) dall'area di lavorazione

-1 = interferenza determinata dalla propagazione di vibrazioni per un'estensione riferita all'area di lavorazione

0 = rispetto al progetto definitivo, la variante progettuale dell'opera non comporta differenze (azioni di potenziale interferenza) per la componente vibrazioni

+1 = interventi che determinano miglioramenti nei confronti della componente

#### *Fase di esercizio:*

-3 = potenziali significative interferenze (incrementi significativi delle vibrazioni indotte)

-2 = potenziali modeste interferenze (incrementi modesti delle vibrazioni indotte)

-1 = nessuna potenziale interferenza

0 = rispetto al progetto definitivo, la variante progettuale dell'opera non comporta differenze (azioni di potenziale interferenza) per la componente vibrazioni

+1 = interventi che determinano miglioramenti nei confronti della componente

### Interferenza Radiazioni elettromagnetiche (non ionizzanti)

#### *Fase di costruzione:*

-3 = l'interferenza delle radiazioni ELF si estende su area d'influenza che si estende oltre le aree di cantiere, interessando i ricettori limitrofi

-2 = l'interferenza è localizzato al singolo macchinario all'interno dell'area di cantiere, non intaccando i ricettori limitrofi

-1 = interferenza trascurabile indotta nei confronti dell'ambiente da parte della lavorazione specifica in relazione al contesto territoriale

0 = rispetto al progetto definitivo, la variante progettuale dell'opera non comporta differenze (azioni di potenziale interferenza) per la componente radiazioni elettromagnetiche (non ionizzanti)

+1 = interventi che determinano miglioramenti nei confronti della componente

#### *Fase di esercizio (nel caso di sorgente elettromagnetica oggetto della variante - altri tipi di progetto sono da valutare per analogia):*

-3 = presenza di ricettori entro la fascia di primo livello (DPA)

-2 = ricettori limitrofi a limiti fascia di primo livello (DPA)

-1 = assenza di ricettori o posti a distanza considerevole

0 = rispetto al progetto definitivo, la variante progettuale dell'opera non comporta differenze (azioni di potenziale interferenza) per la componente radiazioni elettromagnetiche (non ionizzanti)

+1 = interventi che determinano miglioramenti nei confronti della componente

### Interferenza Salute pubblica

#### *Fase di costruzione (considerando la correlazione diretta con le componenti atmosfera, rumore, elettrosmog):*

-3 = se almeno 2 di 3 componenti evidenziano carattere di effettiva potenziale interferenza

-2 = se almeno 2 di 3 componenti evidenziano carattere di moderata potenziale interferenza

-1 = se il complesso delle componenti evidenzia carattere di trascurabile potenziale interferenza

0 = rispetto al progetto definitivo, la variante progettuale dell'opera non comporta differenze (azioni di potenziale interferenza) per la componente salute pubblica

+1 = interventi che determinano miglioramenti nei confronti della componente

*Fase di esercizio (considerando il rischio sulla componente principale: atmosfera):*

-3 = se la componente atmosfera evidenzia carattere di effettiva potenziale interferenza

-2 = se la componente atmosfera evidenzia carattere di moderata potenziale interferenza

-1 = se la componente atmosfera evidenzia carattere di trascurabile potenziale interferenza

0 = rispetto al progetto definitivo, la variante progettuale dell'opera non comporta differenze (azioni di potenziale interferenza) per la componente salute pubblica

+1 = interventi che determinano potenziali miglioramenti nei confronti della componente

Nelle rispettive tabelle vengono indicati i valori stimati in corrispondenza di ciascun indicatore. Nei casi di eventuale inapplicabilità (n.a.) dei suddetti criteri, in corrispondenza dello specifico indicatore è prevista l'applicazione del valore pari a zero (sia in fase di cantiere che di esercizio).

Dove ritenuto opportuno/utile, il valore numerico viene accompagnato da una breve nota.

Le suddette note non assumono necessariamente il significato di "descrizioni aggiuntive" del valore numerico attribuito bensì sono tese ad offrire al lettore appunti/riferimenti speditivi generali/specifici.

Ciò spiega perchè il campo note possa: non essere compilato (poichè ritenuto non necessario alcun appunto/ulteriore riferimento tecnico, già esaustivi e ricompresi nella definizione stessa degli indicatori), prevedere il termine "idem" (nota generale che riguarda nella sua complessità la sub-variante), prevedere nota specifica (ritenuta utile esclusivamente al fine di migliorare la comprensione).

In quest'ultimo caso, in funzione della specificità di ciascuna componente e delle possibili correlazioni caratteristiche delle azioni di progetto, ogni valutatore, professionista con competenze specifiche sulla singola tematica ambientale, ha facoltà di fornire spunti (generali/specifici) finalizzati ad una miglior comprensione delle suddette correlazioni.

La tabella potrebbe infatti essere presentata e supportata anche esclusivamente sulla base delle definizioni degli indicatori (dichiarate in metodologia), senza necessariamente essere accompagnata dalla compilazione delle note.

#### 4.5.4. Giudizio di potenziale interferenza

Il giudizio di potenziale interferenza ambientale operabile dalle varianti nei confronti delle componenti ambientali muove da analisi specifiche sui singoli elementi costituenti (per ottemperare al principio di ricerca della massima oggettività, come già indicato nelle premesse).

Componente per componente, in corrispondenza di ogni micro-fase vengono infatti attribuiti i valori a coppie di variabili (cantierizzazione: spazio vs tempo e esercizio: interferenza vs sensibilità ricettori): ogni aspetto indagato è rappresentato dal prodotto dei due valori.

Fase di costruzione (cantiere): Estensione spaziale degli impatti Vs Durata degli impatti

		Durata		
		<1 anno	1-2anni	>2anni
estens. spaziale		1	2	3
		-3	-3	-6
-2	-2	-4	-6	
-1	-1	-2	-3	
0	0	0	0	
1	1	1	1	

L' "Estensione spaziale" delle potenziali interferenze rappresenta il punteggio attribuito agli indicatori di cui alla sezione precedente per la fase di costruzione.

In termini di "Durata":

- per gli interventi ex-novo, ogni micro-attività eredita (cautelativamente) la durata prevista per l'intera subvariante (es. tutte le micro-attività assumono indistintamente l'intera durata x della subvariante y quindi, stabilita quest'ultima, tutte le colonne "tempi" di tutte le componenti prenderanno il corrispondente grado di giudizio univoco 1, 2, 3 discendente dalla durata x della sub-variante y);
- per le varianti minori, la durata verrà valutata sulla base di ipotesi temporali relative alle variazioni delle tempistiche di realizzazione (progetto esecutivo vs progetto definitivo).

Fase di esercizio: Interferenza Vs Sensibilità ricettori

interferenza	Presenza/tipo/vulnerabilità di ricettori/componente		
	assenti/limitati	ordinari	numerosi/sensibili
	1	2	3
-3	-3	-6	-9
-2	-2	-4	-6
-1	-1	-2	-3
0	0	0	0
1	1	1	1

L' "Interferenza" rappresenta il punteggio attribuito agli indicatori di cui alla sezione precedente per la fase di esercizio.

Presenza/tipo/vulnerabilità di ricettori/componente fa riferimento alle caratteristiche/sensibilità del/i bersaglio/i oggetto delle potenziali interferenze, che nella fase di esercizio si protraggono, tendenzialmente (e così vengono considerate), per l'intera vita dell'opera.

In entrambi i casi (costruzione e esercizio) il valore-prodotto delle due variabili viene espresso in prima battuta ("risultato") sulla base degli elementi a disposizione e delle valutazioni qualitative tipiche di questo livello di analisi ambientale. Nel caso di valori pari al range limite negativo (-9) i valori-prodotto possono essere rideterminati ("risultato definitivo") a seguito di approfondimenti ad hoc (come dettagliato nel capitolo che segue) che ne giustificano il declassamento o, in alternativa, la riconferma. In caso di necessità, al fine di acquisire ulteriori elementi d'analisi, gli approfondimenti vengono condotti anche in occasione di valori-prodotto diversi dai valori estremi (non necessariamente solo per valore-prodotto pari a -9), in particolare nel caso di richieste di approfondimento specifiche avanzate da Enti a diverso titolo coinvolti nelle procedure.

Ogni singolo prodotto contribuisce in quota parte alla determinazione del valore associato ad ogni macro-fase che, a sua volta, contribuisce quindi in quota parte al valore associato ad ogni progetto (per quella specifica componente).

Il complesso dei valori determinati per ogni componente porta al giudizio di interferenza complessivo associato ad ogni progetto. L'insieme dei giudizi di ogni progetto porta al giudizio globale delle potenziali interferenze ambientali associato ad ogni variante, per entrambe le fasi considerate.

Di seguito la scala dei gradi di potenziale interferenza, funzionale ai diversi range dei valori finali.

## FASE DI COSTRUZIONE

grado di significatività potenziali interferenze

Significativo	-7,-8,-9
Moderato	-3,-4,-5,-6
Trascurabile	-1,-2
Nulla	0
Positivo	1

## FASE DI ESERCIZIO

grado di significatività potenziali interferenze

Significativo	-7,-8,-9
Moderato	-3,-4,-5,-6
Trascurabile	-1,-2
Nulla	0
Positivo	1

Si considera accettabile un grado di potenziale interferenza determinato fino al livello “moderato”. Eventuali esiti di attribuzioni al grado superiore (“significativo”) comportano la necessità di rivalutare la scelta progettuale poiché, in tal caso, l’analisi non esclude che le potenziali interferenze indotte dalle azioni di progetto possano assumere carattere di significatività.

### 4.5.5. Approfondimenti d’analisi

Nei casi in cui, in relazione alle determinazioni iniziali sulle micro/macro fasi, si appalesa la necessità di approfondire ulteriormente la fase di analisi-verifica (di carattere qualitativo), anche al fine di supportarla con ulteriori elementi tecnico-scientifici di carattere quantitativo/semi-quantitativo, viene condotto un ulteriore affinamento d’analisi di dettaglio anche di tipo previsionale sulle potenziali interferenze/ricadute sulle principali matrici ambientali interessate dalle opere (in particolare: atmosfera e rumore ambientale) laddove ritenuto attraverso l’utilizzo di software specialistici di modellazione ambientale (es. Calpuff, Caline, Soundplan, ecc.) riconosciuti e utilizzati, fra gli altri, dagli enti a diverso titolo coinvolti nelle procedure di valutazione ambientale. Assecondando l’obiettivo di tale livello di analisi (tipico di valutazioni preventive, anche allo screening VIA) l’applicazione modellistica viene condotta in forma “standardizzata” (riferimenti generalizzati a supporto di tutte le varianti indistintamente) e non necessariamente di approfondimento quantitativo “spinto”, come invece richiesto in sede di VIA. In caso di necessità, se specificatamente richiesto potranno essere condotte ulteriori valutazioni, più di dettaglio e sito-specifiche.

Di volta in volta, l’esito dell’approfondimento condotto consente di valutare se declassare o meno il valore-prodotto inizialmente determinato, passando dal “risultato” al “risultato definitivo”, con cui proseguire nell’analisi.

GENERAL CONTRACTOR



ALTA SORVEGLIANZA



Doc. N.

Progetto  
INOR

Lotto  
11

Codifica Documento  
E E2 RG IM 000 0 001

Rev.  
B

Foglio  
22 di 28

## 5. ESITI DELLA VALUTAZIONE AMBIENTALE

Di seguito si riportano, in formato sintetico, gli esiti della valutazione ambientale condotta e riportata nel dettaglio nei volumi 03.1 e 03.2. La descrizione progettuale degli interventi è riportata nel volume 01 e nell'atlante cartografico (volume 02) le variazioni sono riportate planimetricamente.

GENERAL CONTRACTOR



ALTA SORVEGLIANZA



Doc. N.

Progetto  
INORLotto  
11Codifica Documento  
E E2 RG IM 000 0 001Rev.  
BFoglio  
23 di 28

### 5.1. VARIANTE V3

N.	OGGETTO DELLA VARIANTE	ORIGINE	VOLUME/CAPITOLO	COMUNE	PROVINCIA
V3	ROTATORIA VIA STAZIONE - VIA BERLINGUER	Delibera CIPE 185	VOL. 3.1	CALCINATO	BS

#### FASE DI CANTIERE

SUBVARIANTI		Interferenza acque superficiali	Interferenza flora, fauna e habitat naturali	Interferenza beni storici, architettonici, naturali e paesaggistici	Interferenza suolo/sottosuolo	Interferenza acque sotterranee	Interferenza atmosfera	Interferenza rumore	Interferenza vibrazioni	Interferenza elettromagnetismo	Interferenza salute pubblica
RIF	DESCRIZIONE										
V3	realizzazione di nuova rotatoria tra Via Stazione e Via Berlinguer e collegamento Via Ca' Rote	-2	-1	-1	-1	0	-2	-2	-2	0	-2
V3	<i>Potenzialità dell'impatto globale sulla componente - Fase di cantiere</i>	-2	-1	-1	-1	0	-2	-2	-2	0	-2
V3	<i>Giudizio complessivo di potenziale impatto della variante - Fase di cantiere</i>	-1		TRASCURABILE							

#### FASE DI ESERCIZIO

SUBVARIANTI		Interferenza acque superficiali	Interferenza flora, fauna e habitat naturali	Interferenza beni storici, architettonici, naturali e paesaggistici	Interferenza suolo/sottosuolo	Interferenza acque sotterranee	Interferenza atmosfera	Interferenza rumore	Interferenza vibrazioni	Interferenza elettromagnetismo	Interferenza salute pubblica
RIF	DESCRIZIONE										
V3	realizzazione di nuova rotatoria tra Via Stazione e Via Berlinguer e collegamento Via Ca' Rote	0	-2	-2	-1	0	-2	-2	-2	0	-2
V3	<i>Potenzialità dell'impatto globale sulla componente - Fase di esercizio</i>	0	-2	-2	-1	0	-2	-2	-2	0	-2
V3	<i>Giudizio complessivo di potenziale impatto della variante - Fase di esercizio</i>	-1		TRASCURABILE							

<u>Legenda</u> Gradi di giudizio significatività della potenziale interferenza	Positivo (+1)	Nulla (0)	Trascurabile (-1, -2)	Moderato (da -3 a -6)	Significativo (da -7 a -9)
--	---------------	-----------	-----------------------	-----------------------	----------------------------

GENERAL CONTRACTOR

**Cepav due**

Consorzio ENI per l'Alta Velocità



ALTA SORVEGLIANZA



GRUPPO FERROVIE DELLO STATO

Doc. N.

Progetto  
INORLotto  
11Codifica Documento  
E E2 RG IM 000 0 001Rev.  
BFoglio  
24 di 28**5.2. VARIANTE V7**

N.	OGGETTO DELLA VARIANTE	ORIGINE	VOLUME/CAPITOLO	COMUNE	PROVINCIA
V7	MODIFICA ALLA VIABILITA' DI VIA GREZZE	Delibera CIPE 199	VOL. 3.2	DESENZANO	BS

**FASE DI CANTIERE**

SUBVARIANTI		Interferenza acque superficiali	Interferenza flora, fauna e habitat naturali	Interferenza beni storici, architettonici, naturali e paesaggistici	Interferenza suolo/sottosuolo	Interferenza acque sotterranee	Interferenza atmosfera	Interferenza rumore	Interferenza vibrazioni	Interferenza elettromagnetismo	Interferenza salute pubblica
RIF	DESCRIZIONE										
V7	realizzazione del nuovo cavalcavia di Via Grezze	-2	-1	-1	-2	-1	-2	-2	-2	0	-2

V7	<i>Potenzialità dell'impatto globale sulla componente - Fase di cantiere</i>	-2	-1	-1	-2	-1	-2	-2	-2	0	-2
	<i>Giudizio complessivo di potenziale impatto della variante - Fase di cantiere</i>	-1		TRASCURABILE							

**FASE DI ESERCIZIO**

SUBVARIANTI		Interferenza acque superficiali	Interferenza flora, fauna e habitat naturali	Interferenza beni storici, architettonici, naturali e paesaggistici	Interferenza suolo/sottosuolo	Interferenza acque sotterranee	Interferenza atmosfera	Interferenza rumore	Interferenza vibrazioni	Interferenza elettromagnetismo	Interferenza salute pubblica
RIF	DESCRIZIONE										
V7	realizzazione del nuovo cavalcavia di Via Grezze	0	-2	-4	-1	-1	-1	-1	-1	0	-1

V7	<i>Potenzialità dell'impatto globale sulla componente - Fase di esercizio</i>	0	-2	-4	-1	-1	-1	-1	-1	0	-1
	<i>Giudizio complessivo di potenziale impatto della variante - Fase di esercizio</i>	-1		TRASCURABILE							

**Legenda** Gradi di giudizio significatività della potenziale interferenzaPositivo  
(+1)Nullo  
(0)Trascurabile  
(-1, -2)Moderato  
(da -3 a -6)Significativo  
(da -7 a -9)



## 6. CONCLUSIONI

Come si evince dalla sintesi degli esiti dell'analisi ambientale, riportata nel capitolo precedente, e relativa alle due fasi di costruzione e di esercizio, il giudizio di potenziale interferenza ambientale delle 2 variazioni localizzative esaminate che si originano dalle prescrizioni CIPE contenute nella Delibera n. 42/2017 (V3-rotatoria Via Stazione -Via Berlinguer e V7- modifiche alla viabilità di Via Grezze) è risultato trascurabile.

### 6.1. VARIANTE V3

#### ACQUE SUPERFICIALI

In merito alle caratteristiche principali della componente ambientale in oggetto emerge che, sia sulla base delle informazioni bibliografiche che degli esiti dei sopralluoghi effettuati, nell'area interessata dai lavori di realizzazione dell'opera, è presente un corso d'acqua di competenza consorzile che viene interferito.

L'interferenza viene gestita tramite adeguamenti progettuali esecutivi di dettaglio (vedi par. 1.4.1) che rendono l'interferenza di entità trascurabile.

#### FLORA, FAUNA E HABITAT NATURALI

In merito alle caratteristiche principali della componente ambientale in oggetto emerge che, sia sulla base delle informazioni bibliografiche che degli esiti dei sopralluoghi effettuati, nell'area interessata dai lavori di realizzazione dell'opera e sulle aree immediatamente limitrofe, non si rileva la presenza di elementi di particolare rilevanza ecologica, a scala locale, e non si ritiene necessario pianificare specifici approfondimenti e monitoraggi sito specifici, anche nelle fasi successive (durante i lavori e post-operam) poiché le stazioni di monitoraggio già attive possono essere considerate rappresentative per l'area di riferimento.

#### BENI STORICI, ARCHITETTONICI, NATURALI E PAESAGGISTICI

Con riferimento specifico al contesto in cui si inserisce l'opera, l'impatto sulla componente dell'opera è da ritenersi trascurabile in fase di esecuzione dei lavori, soprattutto in ragione del fatto che l'opera non interferisce con alcun vincolo ai sensi del D.Lgs. 42/2004.

In fase di esercizio, l'impatto della nuova viabilità è classificabile come trascurabile, tenuto conto che il consumo di suolo agricolo è limitato in ragione anche dell'ottimizzazione della posizione e della riduzione della dimensione della rotatoria.

#### SUOLO

Con riferimento alle risultanze dell'analisi documentale e degli approfondimenti specifici, l'impatto sulla componente in fase di esercizio è ritenuto trascurabile, considerando che le lavorazioni da effettuare per la realizzazione di una rotatoria incidono in modo limitato sulla componente, trattandosi di scavi superficiali.

Parimenti si ritengono trascurabili gli effetti sulla componente in fase di esercizio, anche in virtù del ridotto consumo di suolo agricolo (in ragione della diminuzione della dimensione della rotatoria) nonché della sostanziale assenza di rischio di contaminazione per la componente in fase esecutiva.

#### ACQUE SOTTERRANEE

La variante non interferisce con le acque sotterranee trattandosi di intervento superficiale rispetto alla profondità della falda presente in loco.

#### ATMOSFERA

In applicazione della metodologia proposta nonché degli approfondimenti valutativi relativi alla ricaduta di inquinanti atmosferici da traffico veicolare condotti con particolare riferimento ai possibili ricettori residenziali più esposti, è possibile valutare trascurabili i potenziali impatti attribuibili all'intervento sia nella fase di realizzazione (considerando l'applicazione di interventi mitigativi ordinari per attività di realizzazione di opere viarie) che nella fase di esercizio, soprattutto in virtù dell'assenza di nuovi indotti di traffico veicolare (valutazione condotta in termini cautelativi considerando la deviazione del 10% del traffico attualmente circolante sua via Stazione sulla nuova rotatoria/asse di collegamento con via Cà Rote).

#### RUMORE E VIBRAZIONI

In applicazione della metodologia proposta nonché degli approfondimenti valutativi relativi alla propagazione del rumore da traffico veicolare condotti con particolare riferimento ai possibili ricettori residenziali più esposti, è possibile valutare trascurabili i potenziali impatti attribuibili all'intervento sia nella fase di realizzazione (considerando l'applicazione di interventi mitigativi ordinari per attività di realizzazione di opere viarie) che nella fase di esercizio soprattutto in virtù dell'assenza di nuovi indotti di traffico veicolare (valutazione condotta in termini cautelativi considerando la deviazione del 10% del traffico attualmente circolante sua via Stazione sulla nuova rotatoria/asse di collegamento con via Cà Rote).

#### ELETTROMAGNETISMO

La tipologia di intervento consente di escludere a priori qualsiasi interferenza/criticità indotta dall'intervento sulla componente in oggetto.

#### SALUTE PUBBLICA

In applicazione della metodologia proposta nonché degli approfondimenti valutativi preliminari relativi alla valutazione della possibile alterazione/peggioramento della qualità dell'aria potenzialmente inalata dai possibili ricettori residenziali più esposti è possibile valutare trascurabili i potenziali impatti attribuibili all'intervento sia nella fase di realizzazione che nella fase di esercizio, soprattutto in virtù dell'assenza di nuovi indotti di traffico veicolare.

## 6.2. VARIANTE V7

#### ACQUE SUPERFICIALI

In merito alle caratteristiche principali della componente ambientale in oggetto emerge che, sia sulla base delle informazioni bibliografiche più recenti che degli esiti dei sopralluoghi effettuati, nell'area interessata dai lavori di realizzazione dell'opera e sulle aree immediatamente limitrofe, non si rileva la presenza corsi d'acqua direttamente impattati.

In merito allo scolatore delle acque meteoriche e acque di drenaggio (cosiddetto laghetto) presente a nord dell'A4 saranno attuati gli accorgimenti decritti nel paragrafo 1.3.1, mentre lo scarico Lavagnone non sarà interferito direttamente.

Non si ritiene necessario pianificare un'integrazione del PMA in essere, per la componente acque superficiali, nella zona della variante CFV Via Grezze.

#### FLORA, FAUNA E HABITAT NATURALI

In merito alle caratteristiche principali della componente ambientale in oggetto emerge che, sia sulla base delle informazioni bibliografiche che degli esiti dei sopralluoghi effettuati, nell'area interessata dai lavori di realizzazione dell'opera e sulle aree immediatamente limitrofe, non si rileva la presenza di elementi di particolare rilevanza ecologica, a scala locale, e non si ritiene necessario pianificare specifici approfondimenti e monitoraggi sito specifici, anche nelle fasi successive (durante i lavori e post-operam) poiché le stazioni di monitoraggio già attive possono essere considerate rappresentative per l'area di riferimento.

Come già evidenziato, la fossa nel terreno ubicato a confine nord con l'autostrada non rappresenta un laghetto di affioramento della falda ma semplicemente una depressione residuale in un appezzamento oggetto in passato di attività estrattiva e successivo ritombamento attualmente adibita a fossa di scolo delle acque meteoriche provenienti dal canale immissario proveniente da sudovest, in cui recapita un canale di scolo in lato nord all'autostrada. Il sito UNESCO e area umida del Lavagnone è posto ad una distanza sufficiente (600 m) da far escludere interferenze dirette con l'opera (es. necessità di taglio della vegetazione o spostamento di esemplari arborei di pregio) e contestualmente risulta adeguatamente caratterizzato dalle indagini effettuate nell'ambito dell'esecuzione del Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) Ante-Operam Alta Velocità.

#### BENI STORICI, ARCHITETTONICI, NATURALI E PAESAGGISTICI

Con riferimento specifico al contesto in cui si inserisce l'opera, l'impatto sulla componente dell'opera è da ritenersi trascurabile in fase di esecuzione dei lavori, soprattutto in ragione del fatto che l'opera non interferisce con alcun vincolo ai sensi del D.Lgs. 42/2004.

In fase di esercizio, l'impatto del nuovo cavalcavia è classificabile come moderato in relazione al fatto che l'area su cui insiste è classificata come "ambito di elevato valore percettivo", ma l'opera risulta coerente con il sistema infrastrutturale esistente e di progetto e le mitigazioni proposte (filare alberato in lato est a nord dell'autostrada e colorazione "verde salvia") integrano la struttura di attraversamento nel contesto paesaggistico.

#### SUOLO

Con riferimento alle risultanze dell'analisi documentale e degli approfondimenti specifici, l'impatto sulla componente in fase di costruzione e di esercizio è ritenuto trascurabile, considerando tutti gli accorgimenti che saranno applicati soprattutto agli scavi da realizzarsi in corrispondenza della ex discarica a nord dell'autostrada. Tali accorgimenti rendono altresì trascurabili gli effetti sulla componente, in quanto saranno in accordo al PUT DM 161/12 approvato.

#### ACQUE SOTTERRANEE

In merito alle caratteristiche principali della componente ambientale in oggetto emerge che, sulla base delle informazioni bibliografiche più recenti, nell'area interessata dai lavori di realizzazione delle spalle e pile del cavalcaferrovia, la falda risulta ad elevato grado di vulnerabilità e le fondazioni profonde interferiscono con la falda sospesa presente nella zona.

Gli impatti sono stati valutati nelle ipotesi più conservative, prevedendo specifiche opere provvisorie, di realizzare l'opera quando saranno attuati tutti i procedimenti necessari, in accordo con gli Enti preposti, e che saranno rimossi i materiali non conformi/rifiuti interferenti con le attività di realizzazione delle fondazioni del cavalcaferrovia piuttosto che valutare interventi in situ - sempre in accordo con gli enti competenti - tali da preservare le matrici ambientali

Inoltre, si suggerisce un'integrazione del PMA in essere, per la componente acque sotterranee, per monitorare la fase di realizzazione delle fondazioni del cavalcaferrovia di Via Grezze, in particolare realizzare uno o due ulteriori punti di monitoraggio (piezometri) nell'area a nord dell'A4, se quelli esistenti non fossero idonei a monitorare il monte e valle idrogeologico dell'area delle fondazioni di spalle e pile.

#### ATMOSFERA

In applicazione della metodologia proposta nonché degli approfondimenti valutativi relativi alla ricaduta di inquinanti atmosferici da traffico veicolare condotti con particolare riferimento ai possibili ricettori residenziali più esposti, è possibile valutare trascurabili i potenziali impatti attribuibili all'intervento sia nella fase di realizzazione (considerando l'applicazione di interventi mitigativi ordinari per attività di realizzazione di opere viarie) che nella fase di esercizio, soprattutto in virtù dell'assenza di nuovi indotti di traffico veicolare (valutazione condotta considerando la totale deviazione del traffico attualmente circolante sua via Grezze sul nuovo asse/cavalcavia in progetto).

### RUMORE E VIBRAZIONI

In applicazione della metodologia proposta nonché degli approfondimenti valutativi relativi alla propagazione del rumore da traffico veicolare condotti con particolare riferimento ai possibili ricettori residenziali più esposti, è possibile valutare trascurabili i potenziali impatti attribuibili all'intervento sia nella fase di realizzazione (considerando l'applicazione di interventi mitigativi ordinari per attività di realizzazione di opere viarie) che nella fase di esercizio soprattutto in virtù dell'assenza di nuovi indotti di traffico veicolare (valutazione condotta considerando la totale deviazione del traffico attualmente circolante sulla via Grezze sul nuovo asse/cavalcavia in progetto).

### ELETTROMAGNETISMO

La tipologia di intervento consente di escludere a priori qualsiasi interferenza/criticità indotta dall'intervento sulla componente in oggetto.

### SALUTE PUBBLICA

In applicazione della metodologia proposta nonché degli approfondimenti valutativi preliminari relativi alla valutazione della possibile alterazione/peggioramento della qualità dell'aria potenzialmente inalata dai possibili ricettori residenziali più esposti è possibile valutare trascurabili i potenziali impatti attribuibili all'intervento sia nella fase di realizzazione che nella fase di esercizio, soprattutto in virtù dell'assenza di nuovi indotti di traffico veicolare.