



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

Commissione Tecnica di Verifica dell 'Impatto Ambientale – VIA e VAS
Valutazione Impatto Ambientale delle infrastrutture e
degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale

* * *

Parere n. 31 del 30 novembre 2020

Progetto:	<p><i>Linea AV/AC Torino – Venezia</i> <i>Tratta Milano – Verona</i> <i>Lotto funzionale Brescia est - Verona</i> <i>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 5576</p>
Proponente:	<i>CEPAV Due — Consorzio Eni per l 'Alta Velocità</i>

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

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”;

VISTO il Decreto Ministeriale n. 308 del 24/12/2015 recante gli “Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale”;

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 1”;
 - ✓ 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
- Con la Determina Direttoriale 66463 del 27.08.2020, previo parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS (CTVIA) n. 14 del 20 agosto 2020, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) ha espresso il proprio parere, ai sensi dell'art. 169, comma 4, del D. Lgs. 163/2006 che, per quanto riguarda gli aspetti ambientali di competenza, non sussistessero le condizioni di cui al comma 3, dello stesso sopracitato art.169, perché le proposte di Variante V3 e V7 relative al Progetto sopra citato fossero approvate direttamente dal Soggetto Aggiudicatore e che gli elementi presentati non consentivano di formulare parere in relazione alla valutazione di impatto ambientale ai sensi del comma 5 del medesimo articolo e dell'art. 166.

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 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

Con la Determina Direttoriale 66463 del 27.08.2020, che allegava il parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS (CTVIA) n. 14 del 20 agosto 2020, relativo 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), Variante ex Art. 169 Dlgs n. 163/2006, ID_VIP 5273, ora ID_VIP 5576, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) ha espresso il proprio parere, ai sensi dell'art. 169, comma 4, del D. Lgs. 163/2006 che, per quanto riguarda gli aspetti ambientali di competenza, non sussistessero le condizioni di cui al comma 3, dello stesso sopracitato art.169, perché le proposte di Variante V3 e V7 relative al Progetto sopra citato fossero approvate

direttamente dal Soggetto Aggiudicatore e che gli elementi presentati non consentivano di formulare parere in relazione alla valutazione di impatto ambientale ai sensi del comma 5 del medesimo articolo e dell'art. 166.

Detto Parere prescriveva che la istanza fosse riformulata integrando gli aspetti di analisi ambientale indicati nelle premesse del Parere e di valutare la riduzione, anche con soluzioni progettuali alternative, degli impatti sulle aree sensibili.

Per rispondere a quanto osservato nel suddetto parere, il Proponente ha riformulato la documentazione, riproponendo l'istanza.

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. La modulistica presa a riferimento riguarda la procedura di "valutazione preliminare".

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.

In prima istanza, si osservava che per la predisposizione della matrice di sintesi delle interferenze, non fosse sufficientemente dettagliata l'applicazione dell'approccio e delle metodologie adottati per giungere alle valutazioni fornite in termini di meri indicatori, tale da consentire una ricostruzione degli impatti. Successivamente al Parere n. 14 del 20 agosto 2020, il Proponente, pur mantenendo il medesimo approccio valutativo ha provveduto ad approfondire alcuni punti che erano stati evidenziati come critici nel predetto parere.

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.

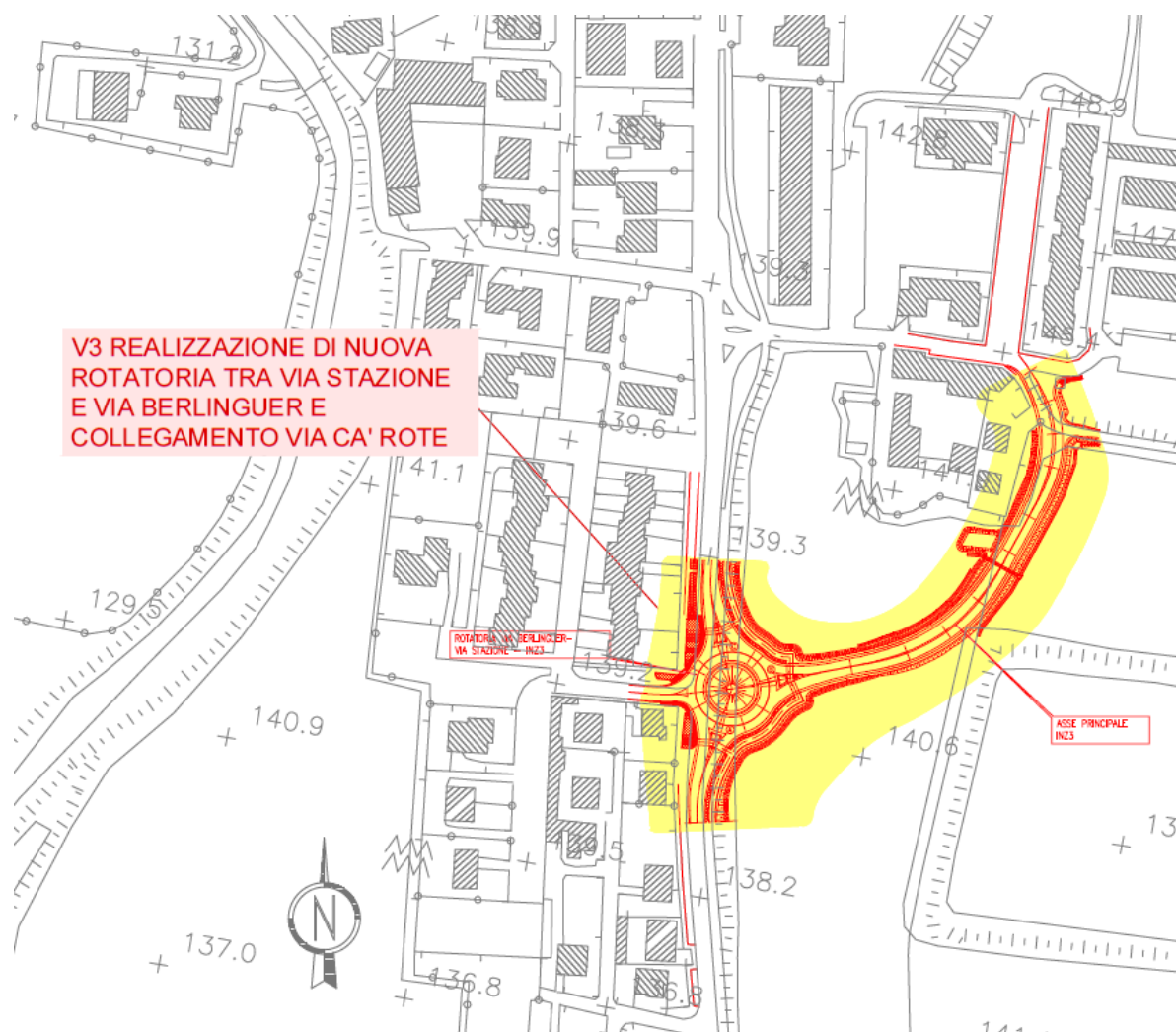
Lungo il margine est del ramo sud e nord della rotatoria, un'aiuola in terreno vegetato separa la piattaforma stradale dal percorso ciclo-pedonale. L'aiuola è larga 1,30 m ed è delimitata su ambo i lati da cordoli da marciapiede in elementi prefabbricati di calcestruzzo.

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: Confronto progetto definitivo di CDS e progetto di variante – 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.

Il canale di competenza del Consorzio "Chiese", attualmente a pelo libero, viene deviato e spostato ad est, in adiacenza al rilevato stradale.

La progettazione si è indirizzata, prioritariamente a realizzare una separazione tra le acque di scarico provenienti dalla piattaforma stradale dal reticolo idrico superficiale

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 però alcuna azione, né di monitoraggio né di mitigazione. Si ritiene che tale ricettore debba esser oggetto di monitoraggio



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

In risposta al punto 9, riferentesi alla variante V3, il proponente presenta nel volume 01 la progettazione esecutiva degli aspetti idraulici, in cui 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. Oltre agli estratti riportati nel testo, sono state allegate 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.

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*"

Per le analisi di tali aspetti si rimanda alla trattazione comune delle due varianti, successiva.

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.

Le misure di mitigazione individuate dal proponente si sono concentrate: relativamente alla Variante V3, sulla (i) riduzione del carico di inquinanti delle acque di piattaforma, (ii) riduzione del diametro della rotatoria (come richiesto dal MIBAC); (iii) realizzazione di un filare di alberi per stabilire connessioni tra gli ecosistemi eventualmente distrutti o danneggiati;

In riferimento al profilo archeologico, la variante è stata esaminata nel quadro del procedimento di valutazione preventiva dell'interesse archeologico ai sensi dell'art. 25 del D.Lgs. 50/2016, che si è concluso nel corso dell'anno 2019 (nota prot. 14992 del 18.09.2018), le cui prescrizioni andranno ottemperate.

In risposta a quanto richiesto nel parere del MIBACT (parere rilasciato in CdS il 17.08.2020 – prot. n. 20840), a seguito di opportune verifiche tecniche, la rotatoria verrà ridotta (il diametro diminuirà di 5-6 metri) con la conseguente riduzione del consumo di suolo agricolo; pertanto, l'impatto è classificabile come trascurabile.

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:

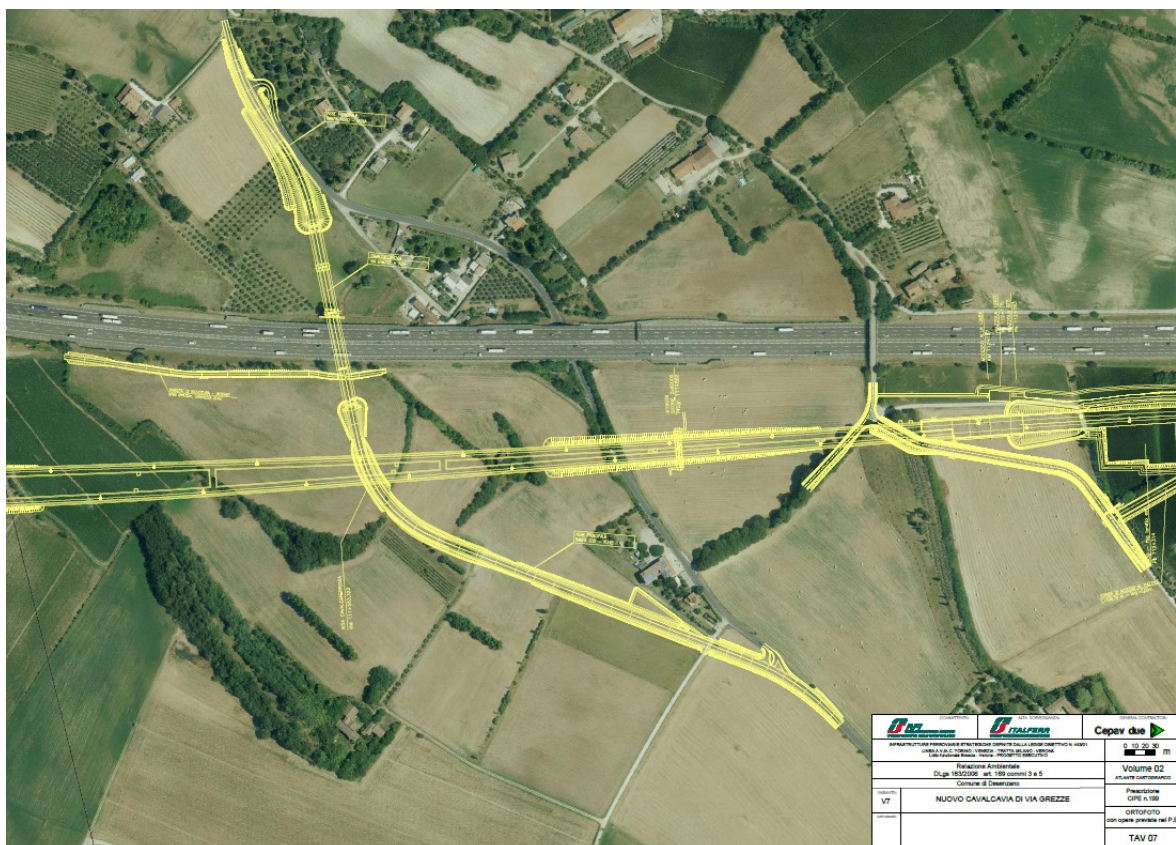
- Eliminare la rotatoria ed i rami Est e Ovest di via Bornade mantenendo il collegamento in progetto tra Via Bornate e Via Grezze;
- Realizzare, in sostituzione dell'attuale sottopasso di Via Grezze, una nuova strada ad Ovest dell'attuale sedime che sovrappassi la galleria artificiale della linea ferroviaria e scavalchi l'autostrada A4 con un nuovo cavalcavia.
- Adeguare il collegamento tra Via Bornade e Via Grezze solo in corrispondenza della galleria al fine di salvaguardare le alberature esistenti;
- Realizzare una nuova viabilità dal suddetto punto di attraversamento della galleria con innesto a T ad un gruppo di case poste a Sud della linea AV alla pk 112+300.”

La richiesta del nuovo cavalcavia è correlata alla contestuale modifica della viabilità di Via Grezze – confluita nella variante non localizzativa ai sensi dell'art. 169 comma 4, codificata con la sigla M10 (procedura MATTM ID_VIP 4189), consistente in:

- a) eliminazione del ramo ovest della nuova viabilità ed eliminazione della rotatoria sulla galleria artificiale;
- b) eliminazione dell'adeguamento del ramo sud di viabilità dalla ex rotatoria, tra Via Grezze e Via Bornade.

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

La pioggia caduta sull'impalcato del cavalcavia viene raccolta da un sistema di caditoie disposte su entrambi i cigli stradali della carreggiata e successivamente convogliata in collettori in PVC installati al di sotto dell'intradosso della soletta dell'opera. Le tubazioni portano l'acqua fin nei pressi dei manufatti di spalla e proseguono lungo le rampe, fino a raggiungere l'impianto di trattamento delle acque di prima pioggia. Nei tratti di trincea l'acqua viene raccolta all'interno della cunetta alla francese posta ai margini della carreggiata e scaricata a passo regolare nel collettore sottostante. A seguito del trattamento, la portata viene convogliata verso bacini drenanti, che permettono l'infiltrazione nel terreno.

Nei punti dove non avviene la raccolta in piattaforma, l'acqua sarà allontanata dalla carreggiata mediante embrici e convogliata verso fossi orizzontali, anch'essi con funzione drenante

Ai piedi del rilevato dove viene raccolta solamente acqua di scarpata saranno posizionati fossi di guardia di base 50 cm e altezza 50 cm.

Come protezione del muro di sottoscarpa sarà posizionata una canaletta rettangolare 30x30 con compito di raccogliere l' acqua di scarpata e trasportarla fino al fosso ai piedi del rilevato.

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). A seguito della richiesta di documentazione e valutazione dell'interazione tra le pile del viadotto e le aree sensibili individuate e ciò che si riteneva un 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, il proponente, anche in virtù di un'indagine stazionale ad hoc, afferma che si tratta di una fossa di dispersione delle acque di scolo.

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. Negli approfondimenti svolti, il Proponente riporta che la rampa sud dell'opera, nei pressi della Trattoria La Rossa, interseca si planimetricamente lo "scarico Lavagnone", ma che trattasi di canale intubato. Dai dati presenti nella relazione dell'Associazione speleologica Bresciana (2001) la volta del cunicolo sotterraneo si trova ad almeno 9,5 m dal p.c.. Risultano inoltre presenti dei pozzetti che dalla volta del cunicolo sotterraneo si portano quasi in superficie, pur rimanendo sotto il terreno e quindi non visibili dall'esterno. Presso la Trattoria la Rossa, i pozzetti più prossimi individuati durante il sopralluogo speleologico sono il n. XIII e il n. XIV con un' altezza pari a ca 9,5 m. Non è pertanto prevedibile un' interferenza diretta con il cunicolo sotterraneo in fase di costruzione né in fase di esercizio.

Il proponente afferma che 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.

In merito alla depressione presente a nord di A4 (cosiddetto laghetto) e relativo canale colatore, le informazioni aggiuntive raccolte e oggi fornite, hanno evidenziato che trattasi di elemento appartenente alla "Rete di collettamento delle acque meteoriche e acque di drenaggio" e che si configura quale fossa di dispersione delle acque di scolo provenienti dall'autostrada A4. Il proponente, a seguito di indagine stazionale ad hoc, afferma che il 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 Proponente ha eseguito il rilievo vegetazionale dell'area di inserimento del laghetto, dal quale non sono emersi particolari valenze. Inoltre, subito «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».

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».

A fronte di possibile 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 strutture lineari (filari, siepi) e di alterazione del reticolo idro-grafico, 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.

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 era chiaramente riscontrabile né dalla cartografia allegata né in altro elaborato. A seguito di approfondimenti, il proponente ha evidenziato che tale area si trova al di fuori dell'area di interesse dei lavori e non verrà interessata dagli stessi.

Per compensare i tagli di vegetazione e migliorare il valore ecologico, il proponente si impegna a creare un filare arboreo – arbustivo sul tratto nord-est del raccordo stradale verso Cà Rote che prolunga l'attuale filare nord-sud collegandolo con l'esistente filare est-ovest al termine dell'intervento stradale creando un nuovo corridoio verde.

Inoltre, quale misura di mitigazione il proponente ha individuato una colorazione "verde salvia", allo scopo di integrare la struttura di attraversamento nel contesto paesaggistico.

In generale, il Parere della CTVA n 14 del 20 agosto 2020, aveva suggerito alcuni specifici approfondimenti per entrambe le varianti V3 e V7, consistenti in:

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;

Per rispondere a quanto osservato nel suddetto parere, il Proponente ha riformulato la documentazione, in modo particolare per la componente flora, fauna ed habitat.

Per quanto riguarda la presenza di Siti Natura 2000, il territorio comunale di Calcinato non è interessato dalla presenza di siti appartenenti alla rete Natura 2000». Il Sito di importanza comunitaria (SIC) «Complesso Morenico di Castiglione delle Stiviere», proposto ufficialmente il 12 dicembre 2017 dalla Commissione Europea nei siti di importanza comunitaria (pSIC) per la regione biogeografica continentale, si trova, secondo le dichiarazioni del ad una distanza 9,5 km dall'opera e pertanto non è interessato da eventuali impatti, anche considerando la natura antropica delle aree direttamente interessate dagli interventi.

Rispetto al punto 3, si ritiene che le varianti apportate dal proponente—sebbene «richieste dagli Enti Locali» (Comune di Calcinato e della Regione Lombardia), per la Variante V3, e dal

Comune di Desenzano del Garda, dalla Regione Lombardia e dal Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, per la Variante V7 (eccetto le nuove vasche drenanti) e «concertate con gli stessi in occasione della Conferenza di Servizi»-abbiano modificato il quadro di riferimento ambientale rispetto al quale era stato definito il piano di monitoraggio (recepita nella Delibera CIPE n. 42 del 10.07.2017 e che—benché «l'intera opera ferroviaria [sia] 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»—sia necessario l'aggiornamento del Piano di Monitoraggio Ambientale, in fase ante operam, di realizzazione dell'opera e post operam. Detto Piano, che dovrà essere riportato nel progetto esecutivo, dovrà integrare il monitoraggio, oltre che di approfondimenti delle acque di falda in corrispondenza del cavalcavia di via Grezze (V7), secondo le modalità proposte dallo stesso proponente nella relazione di valutazione ambientale per le opere in variante (INOR 11 E E2 RG IM0000035), anche per la vegetazione, flora e fauna.

A tale riguardo va segnalato che gli ecosistemi presenti, incluse le aree agricole, sono elementi importanti per la tutela della biodiversità dei luoghi in esame, in quanto funzionali alla connessione tra gli elementi di primo livello della rete ecologica e in quanto strettamente legata al reticolo idrografico dell'area.

La valutazione degli impatti, come richiesto al punto 4, è stata rivista e approfonditamente giustificata dal proponente per ciascuna componente nella sezione di valutazione ambientale delle varianti.

I rilievi avanzati ai punti 5, 6, 7 e 8 si ritengono superati con la documentazione e le argomentazioni fornite dal proponente.

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

Per le ragioni in premessa indicate, sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede e, in particolare, per 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, 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 -*

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) Variante ex Art. 169 Dlgs n. 163/2006

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 con le seguenti condizioni ambientali:

Condizione ambientale	1
Macrofase	ANTE OPERAM
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Monitoraggi
Oggetto della prescrizione	Prima dell'approvazione del progetto esecutivo dovrà essere integrato il Piano di Monitoraggio Ambientale dell'opera con le indicazioni di cui al presente parere (rumore ricettore sensibili Variante V3; acque di falda in corrispondenza del cavalcavia di via Grezze (V7), la vegetazione, flora e fauna)
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'approvazione del progetto esecutivo
Ente vigilante	Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio
Enti coinvolti	