



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

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

**\* \* \***

**Parere n. \_\_61\_\_ del 15 febbraio 2021**

<b>Progetto:</b>	<p><b><i>Linea AV/AC Torino – Venezia Tratta Milano – Verona Lotto funzionale Brescia est – Verona (escluso nodo di Verona) Varianti cod. V2, V5, V12</i></b></p> <p><b><i>Variante ex Art. 169 Dlgs n. 163/2006</i></b></p> <p><b>ID_VIP 5492</b></p>
<b>Proponente:</b>	<b><i>CEPAV Due — Consorzio Eni per l'Alta Velocità</i></b>

## **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*”;

**PREMESSO** che:

- con nota prot. n. 4326 del 16/07/2020, 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-62872 del 10/08/2020, il Proponente, Consorzio ENI per l’Alta velocità - CEPAV DUE, ha presentato istanza per l’avvio della 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 e trasmesso la documentazione relativa per il progetto esecutivo dell’intervento, “*Tratta AV/AC Milano-Verona Lotto Funzionale Brescia Est – Verona (escluso Nodo di Verona), Varianti cod. V2, V5, V12*”;
- con nota prot. MATTM.0068482 del 3/09/2020, acquisita al prot. CTVA/2671 del 7/09/2020, 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. (escluso Nodo di Verona), Varianti cod. V2, V5, V12*” sulla base della documentazione inviata dal Proponente;
- con la medesima prot. MATTM.0068482 del 3/09/2020, acquisita al prot. CTVA/2671 del 7/09/2020, è stata formalizzata l’assegnazione al Gruppo Istruttore 3 – Referente prof. Ing. Monica Pasca;
- con parere n. 8 del 12/10/2020, la Commissione ha rappresentato che “[...] *per quanto riguarda gli aspetti ambientali di competenza, non sussistono le condizioni di cui al comma 3, dello stesso sopraccitato art.169, perché le proposte di Variante V2, V5 V12 relative al progetto Tratta AV/AC Milano-Verona Lotto Funzionale Brescia Est – Verona (escluso Nodo di Verona) Varianti cod. V2, V5, V12, siano approvate direttamente dal Soggetto Aggiudicatore e che gli elementi presentati non consentono di formulare parere in relazione alla valutazione di impatto ambientale ai sensi del comma 5 del medesimo articolo e dell’art. 166, per le motivazioni di cui in premessa [...]*”, richiedendo altresì “[...] *che la istanza sia riformulata integrando gli aspetti di analisi ambientale e di progetto, in particolare, ma non esclusivamente, per quelli evidenziati nelle premesse [...]*”;
- con nota prot. MATTM-91190 del 9/11/2020, acquisita con prot. CTVA-3573 del 9/11/2020, la Direzione ha comunicato al proponente l’esito della istruttoria e trasmesso il Parere n. 8 del 12/10/2020 della Commissione;
- con nota prot. UDCM\_27945 del 4/11/2020 acquisita al prot. MATTM-91402 del 9/11/2020, il Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo ha espresso il proprio parere favorevole all’istanza, con condizioni;
- con nota prot. 4418 del 28/12/2020, acquisita con prot. MATTM-110766 del 31/12/2020, il Consorzio CEPAV Due ha trasmesso a questa Direzione Generale la riformulazione

dell'istanza già presentata con nota prot. 4326 del 16/07/2020, acquisita con prot. MATTM-62872 del 10/08/2020, come perfezionata con nota del 08/09/2020, acquisita con prot. MATTM-69839 del 09/09/2020, per l'avvio della procedura di Verifica Varianti ai sensi dell'art. 169, cc. 3 e 5, del D.Lgs. 163/2006, per quanto applicabile all'art. 216, c. 27, del D.Lgs. 50/2016, per l'intervento "*Tratta AV/AC Brescia - Verona: lotto funzionale Brescia Est - Verona (escluso Nodo di Verona). Varianti cod. V2, V5, V12*";

- con nota prot. MATTM. 1525 del 11/01/2021, acquisita al prot. CTVA/67 del 11/01/2021, la Direzione ha comunicato alla Commissione la procedibilità dell'istanza, ai fini dei compiti istruttori di competenza di codesta Commissione, in ordine alla verifica se la proposta di variante comporta sostanziali modifiche sotto il profilo ambientale rispetto al progetto approvato e tali da ritenersi da assoggettare alla procedura di VIA e l'avvio dell'istruttoria relativa al procedimento di Verifica Varianti ex art. 169 c. 4 del D.Lgs. 163/2006 per l'intervento "*Linea ferroviaria AV/AC Torino - Venezia, tratta Milano - Verona, Lotto funzionale Brescia Est - Verona. (escluso Nodo di Verona), Varianti cod. V2, V5, V12*" sulla base della documentazione inviata dal Proponente;
- con la medesima prot. MATTM.001522 del 11/01/2021, acquisita al prot. CTVA/85 del 11/01/2021, è stata formalizzata l'assegnazione al Gruppo Istruttore 3 – Referente prof. Ing. Monica Pasca;

**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 Determina Direttoriale prot. n. MATTM-66463 del 27/08/2020, previo il Parere n. 14 del 20/08/2020 della Commissione è stata determinato che, in merito agli aspetti ambientali di competenza, per i motivi riportati nel parere n. 14 del 20 agosto 2020 della Sottocommissione VIA della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS, ai sensi dell'art. 169, c. 4, D. Lgs. 163/2006 e s.m.i., che non sussistono le condizioni di cui all'art. 169, c. 3, D. Lgs. 163/2006 per cui le proposte di varianti localizzative V3 (rotatoria via Stazione - via Berlinguer in comune di Calcinato) e V7 (nuovo cavalcavia via Grezze in Comune di Desenzano relative al progetto esecutivo dell'opera "*Linea AV/AC Torino - Venezia, Tratta Milano - Verona, Lotto funzionale Brescia est - Verona*") possano essere approvate direttamente dal Soggetto Aggiudicatore;
- con Determina Direttoriale prot. n. MATTM-DEC-554 del 29/12/2020, previo il Parere n. 31 del 30/11/2020 della Commissione è stata determinato che, in merito agli aspetti ambientali di competenza sussistono le condizioni di cui all'art. 169, c. 3, D. Lgs. 163/2006 per cui le proposte di varianti localizzative V3 (rotatoria via Stazione - via Berlinguer in comune di Calcinato) e V7 (nuovo cavalcavia via Grezze in Comune di Desenzano relative al progetto esecutivo dell'opera "*Linea AV/AC Torino - Venezia, Tratta Milano - Verona, Lotto funzionale Brescia est - Verona*") possano essere approvate direttamente dal Soggetto Aggiudicatore
- con parere n. 8 del 12/10/2020, la Commissione ha rappresentato che "[...] per quanto riguarda gli aspetti ambientali di competenza, non sussistono le condizioni di cui al comma 3, dello stesso sopraccitato art.169, perché le proposte di Variante V2, V5 V12 relative al progetto Tratta AV/AC Milano-Verona Lotto Funzionale Brescia Est - Verona (escluso Nodo di Verona) Varianti cod. V2, V5, V12, siano approvate direttamente dal Soggetto Aggiudicatore e che gli elementi presentati non consentono di formulare parere in relazione alla valutazione di impatto ambientale ai sensi del comma 5 del medesimo articolo e dell'art. 166, per le motivazioni di cui in premessa [...]", richiedendo altresì "[...] che la istanza sia riformulata integrando gli aspetti di analisi ambientale e di progetto, in particolare, ma non esclusivamente, per quelli evidenziati nelle premesse [...]"
- con nota prot. MATTM-91190 del 9/11/2020, acquisita con prot. CTVA-3573 del 9/11/2020, la Direzione ha comunicato al proponente l'esito della istruttoria e trasmesso il Parere n. 8 del 12/10/2020 della Commissione;

**RILEVATO** inoltre che:

- La prima sub-tratta della linea Milano-Verona, da Treviglio a Brescia, è stata realizzata dal Consorzio Cepav Due (nel ruolo di General Contractor), sulla base della Convenzione sottoscritta nel 1991 con TAV (ora incorporata in RFI) ed ENI, e aperta al traffico

- commerciale a dicembre 2016. Si segnala che la stessa Convenzione aveva stabilito che Italferr assumesse il ruolo di Alta Sorveglianza.
- Il 16.09.2014 RFI ha trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) la "Relazione Lotti Costruttivi", con annessi crono-programma dei lavori e relativi fabbisogni annuali, del progetto relativo alla linea ferroviaria AV/AC Brescia-Verona; con la stessa nota RFI ha trasmesso anche gli elaborati del Progetto Definitivo (PD) di competenza del GC per l'avvio dell'iter autorizzativo.
  - Sulla base di quanto sopra, a settembre 2014 sono state avviate quattro distinte procedure:
    - la Conferenza di Servizi ai sensi dell'art. 168 del D.lgs 163/2006;
    - la Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 183 del D.Lgs 163/2006;
    - la Verifica di Ottemperanza ai sensi dell'art.185 del D.Lgs 163/2006;
    - la Pubblica Utilità ai sensi dell'art. 166 del Dlgs 163/2006.
  - La Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) è stata avviata il 25.09.2014 sulle opere oggetto di variazioni sostanziali rispetto al progetto preliminare, con trasmissione dell'istanza al MATTM e invio del progetto agli enti competenti. Nell'ambito di questa procedura il GC ha controdedotto le 722 osservazioni pervenute dai privati cittadini che sono state accolte per il 54% dei casi. La procedura di VIA si è conclusa il 17.04.2015 con il parere positivo di compatibilità ambientale del MATTM.
  - La Verifica di Ottemperanza è stata avviata il 17.09.2014 presso il MATTM, al fine di verificare l'ottemperanza nel progetto definitivo delle prescrizioni indicate dal CIPE nella propria delibera n. 120/2003 sul progetto preliminare. Il MATTM ha emesso in data 22.02.2016 il Decreto Direttoriale con parere positivo conclusivo sulla verifica di ottemperanza.
  - La Pubblica Utilità è stata avviata il 26.09.2014 e *Italferr* ha curato la pubblicazione sui quotidiani avvenuta alla stessa data. A riscontro delle 758 osservazioni ricevute da enti e privati cittadini, il GC e *Italferr* hanno congiuntamente redatto il documento di controdeduzioni, con il quale si riscontravano positivamente il 53% delle richieste; tale documento è stato trasmesso da RFI al MIT il 24.06.2016.
  - In data 01.05.2016 il CIPE ha reiterato il vincolo preordinato all'esproprio.
  - Nella seduta del 10 luglio 2017 il CIPE ha emesso la Delibera n. 42 di approvazione del progetto con prescrizioni (pubblicata il giorno 24 marzo 2018 sulla G.U serie generale n. 70), che recepisce gli esiti delle procedure sopra descritte e stralcia il cd "shunt" (ossia il tratto di linea AV che era previsto tra Brescia Ovest e Brescia est, con un percorso di circa 30 km a sud della città di Brescia) e approva la realizzazione del lotto funzionale Brescia Est -Verona così costituito:
    - un primo lotto costruttivo comprensivo delle opere civili dalla pk 100+551 alla pk 140+780, oltre all'Interconnessione di Verona Merci, quindi per una lunghezza complessiva di circa 42 km di linea;
    - un secondo lotto costruttivo che dalla pk 100+551 raggiunge dopo 5,5 km circa la linea storica verso Brescia affiancandosi a quest'ultima; in questo lotto costruttivo sono inoltre comprese le attività di armamento ed impianti tecnologici per tutta la tratta.

- La Delibera CIPE del 10.07.2017 prescrive inoltre di avviare la progettazione del quadruplicamento della attuale linea Brescia est-Brescia Centrale, in prosecuzione della linea AV verso Brescia, per circa 11 km.
- Rispetto al progetto definitivo d'ingresso in CdS, il nuovo assetto progettuale risulta modificato, oltre che dagli esiti di CdS e relative prescrizioni CIPE, anche da alcune variazioni tecniche apportate a seguito degli approfondimenti in fase di progettazione esecutiva e del confronto tecnico tra GC ed *Italferr* e dall'accoglimento di alcune osservazioni pervenute nel corso della procedura di pubblica utilità.

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

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

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

Con i precedenti pareri della commissione n. 3045 del 14.06.2019 e n. 3351 del 23.04.2020 sono state analizzate 16 proposte di varianti non localizzative per le quali è stata verificata la sussistenza per gli aspetti ambientali di competenza, delle condizioni di cui all'art. 169, comma 4, del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii. , per l'approvazione da parte del Soggetto Aggiudicatore. Con il parere della Commissione n. 31 del 30.11.2020 sono state analizzate 2 proposte di varianti localizzative per le quali è stata verificata la sussistenza per gli aspetti ambientali di competenza, delle condizioni di cui all'art. 169, comma 3, del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii..

Con il parere della Commissione n. 8 del 12.10.2020 sono state analizzate ulteriori 3 proposte di varianti localizzative per le quali non è stata verificata la sussistenza per gli aspetti ambientali di competenza, delle condizioni di cui all'art. 169, comma 3, del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii e che gli elementi presentati non consentono di formulare parere in relazione alla valutazione di impatto ambientale ai sensi del comma 5 del medesimo articolo e dell'art. 166.

Oggetto del presente parere sono le tre varianti localizzative. Come dichiarato dallo stesso proponente nella Relazione Ambientale del Progetto Esecutivo: "*Tali varianti sono localizzative, ai sensi del comma 3 dell'art. 169 del D.Lgs. 163/2006 in quanto non sono contenute nell'ambito del corridoio individuato in sede di approvazione del progetto ai fini urbanistici* ", appartenenti al lotto costruttivo 1, codificate V2, V5 e V12, e relative a modifiche alla viabilità esistente o alla configurazione di progetto presentata in Conferenza di Servizi.

Inoltre, come asserito nella "RELAZIONE AMBIENTALE PER LE OPERE IN VARIANTE AI SENSI DELLA PROCEDURA DEL DLGS 163/2006, ART. 169, COMMI 3 E 5 - VOLUME 01: Identificazione e descrizione delle varianti V2, V5 e V12", *la documentazione si riferisce a varianti di tipo localizzativo per le quali è stata già esperita al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare la procedura di verifica di attuazione. Inoltre, si precisa che nei tre casi in oggetto non esiste una soluzione di PD di CdS in quanto si tratta di nuove opere prescritte non previste nel progetto definitivo presentato in CdS.*

Le tre varianti sono collegate al Lotto costruttivo 1 e sono:

- V2: nuova viabilità di collegamento tra via Cavour e via Zemogna con nuovo viadotto sul fiume Chiese in Comune di Calcinato originata dal recepimento della prescrizione n. 183 della delibera CIPE 42/2017
- V5: nuova viabilità tra via Molini e svincolo SS1 in Comune di Lonato originata dal recepimento della prescrizione n. 206 della delibera CIPE 42/2017
- V12: interventi sulla viabilità SP19 nei Comuni di Peschiera del Garda e Ponti sul Mincio originata dal recepimento della prescrizione n. 280 della delibera CIPE 42/2017

Con parere n. 8 del 12 ottobre 2020 della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS (CTVIA), relativo al Progetto “Linea AV/AC Torino – Venezia, Tratta Milano – Verona, Lotto funzionale Brescia est - Verona, Varianti localizzative V2 (nuova viabilità di collegamento tra via Cavour e via Zemogna con nuovo viadotto sul fiume Chiese in Comune di Calcinato), V5 (nuova viabilità tra via Molini e svincolo SS1 in Comune di Lonato) e V12 (interventi sulla viabilità SP19 nei Comuni di Peschiera del Garda e Ponti sul Mincio), Variante ex Art. 169 Dlgs n. 163/2006, ID\_VIP 5492, è stato determinato 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 V2, V5 e V12 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 e di progetto, in particolare, ma non esclusivamente, per quelli evidenziati nelle premesse.*

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 delle precedenti istanze sia per le varianti non localizzative che per le precedenti due varianti 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-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 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.

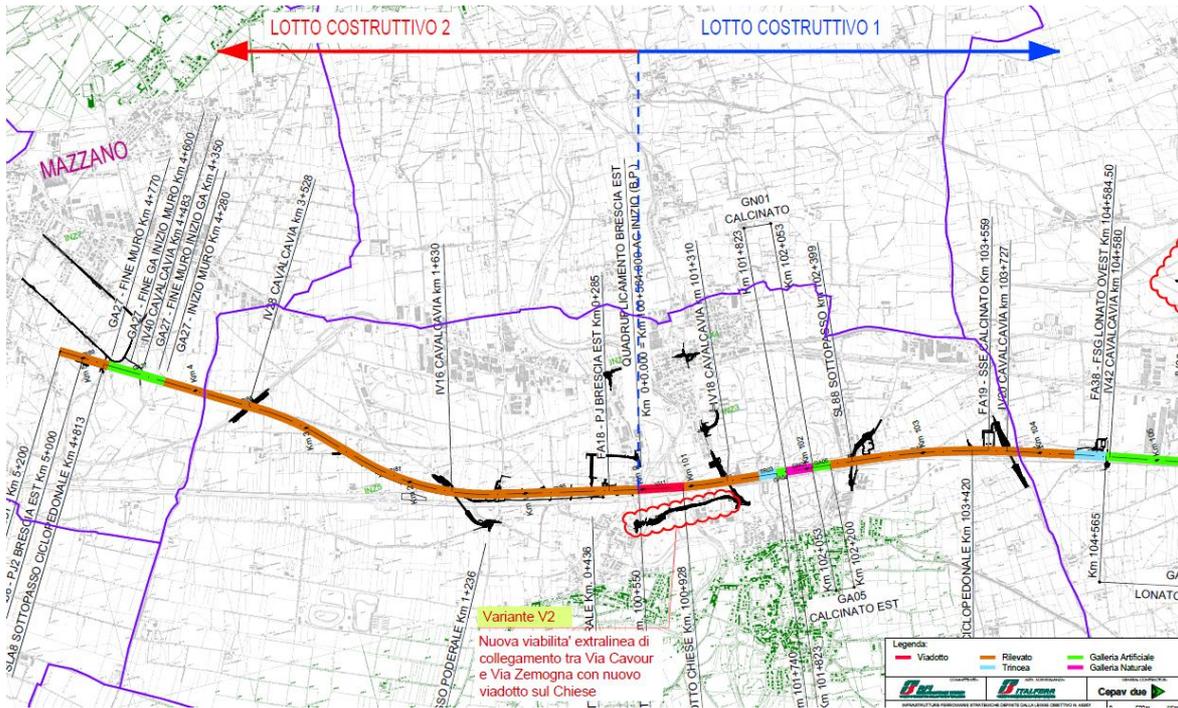
Come riferimento per conformare il metodo d'indagine-valutazione per la sezione conoscitiva è stato utilizzato il Decreto Direttoriale del MATTM n. 239 del 03/08/2017 "Contenuti della modulistica necessaria ai fini della presentazione delle liste di controllo di cui all'articolo 6, comma 9, del decreto 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 "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. 8 del 12 ottobre 2020, il Proponente, pur mantenendo il medesimo approccio valutativo, ha provveduto ad approfondire alcuni punti che erano stati evidenziati come critici nel predetto parere.

Prima di entrare nel merito delle singole varianti, si evidenzia che, come riportato esclusivamente nelle cartografie dell'elaborato "RELAZIONE AMBIENTALE PER LE OPERE IN VARIANTE AI SENSI DELLA PROCEDURA DEL DLGS 163/2006, ART. 169, COMMI 3 E 5 - VOLUME 02: Atlante cartografico - tavole di confronto progetto definitivo di CDS e progetto di variante; tavole progetto esecutivo di variante su ortofoto", qui di seguito riportate, queste sono parte di un più complesso sistema di varianti al progetto esecutivo e ne costituiscono parte integrante.

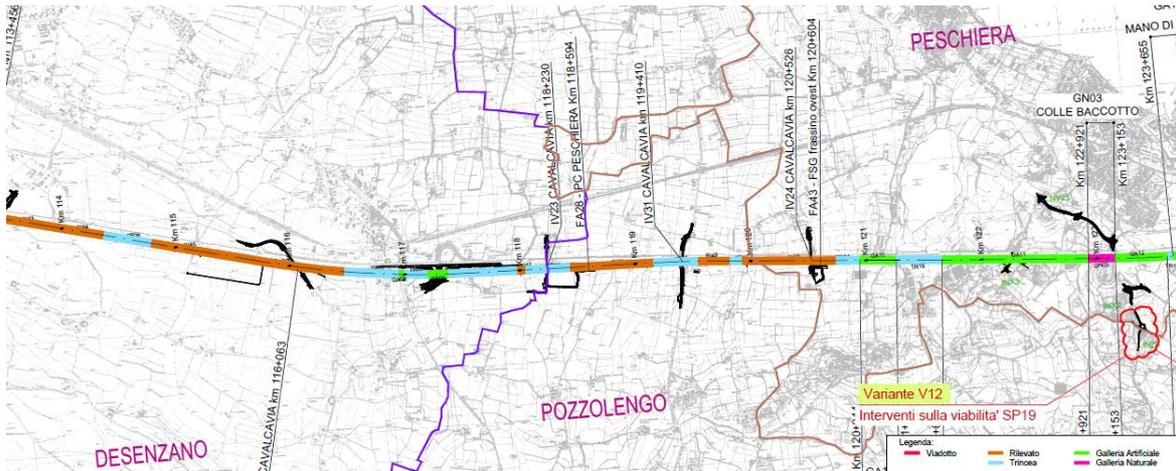
Il Lotto costruttivo 1 è oggetto di Verifica di Attuazione [ID 4370] ex Art. 185 cc. 6 e 7 del Dlgs 163/2006, attivata con procedura separata.



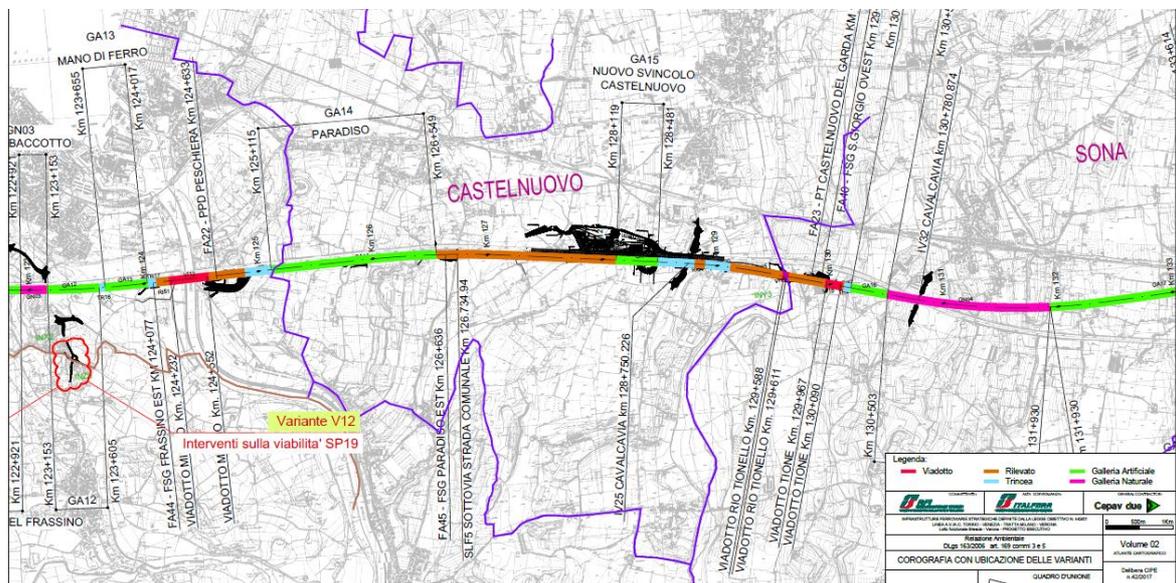
**Individuazione varianti nell'ambito del progetto complessivo (da km 101+550 a 105+000)**



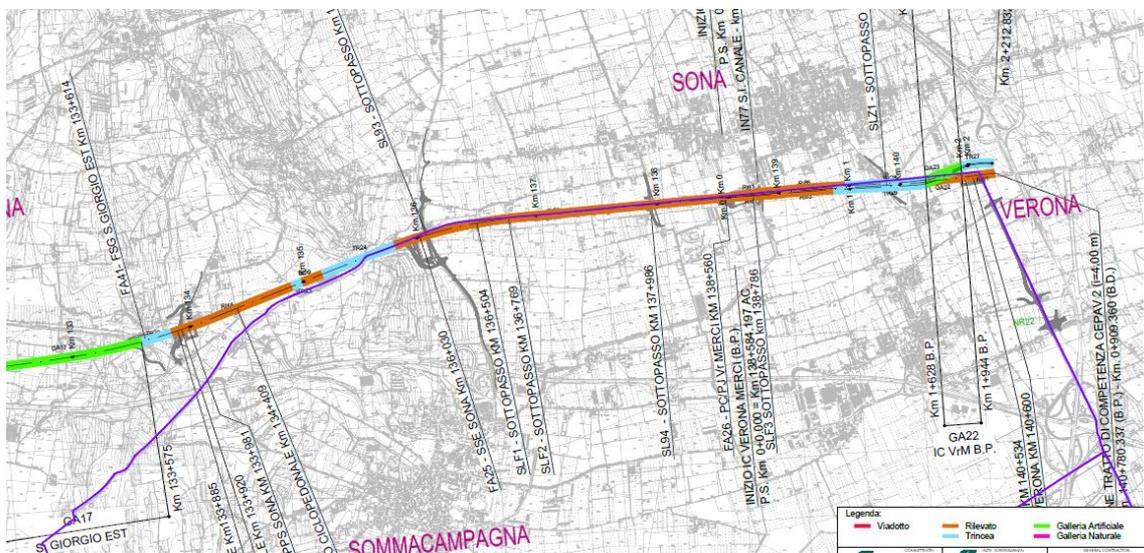
**Individuazione varianti nell'ambito del progetto complessivo (da km 105+000 a 114+000)**



Individuazione varianti nell'ambito del progetto complessivo (da km 114+000 a 123+000)



Individuazione varianti nell'ambito del progetto complessivo (da km 123+00 a 132+000)



Individuazione varianti nell'ambito del progetto complessivo (da km 132+00 a 140+780)

**Variante: V2 - Nuova viabilità di collegamento tra Via Cavour e Via Zemogna con nuovo viadotto su fiume Chiese in 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 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, come prescrizione n. 183, nella Delibera CIPE n. 42 del 10.07.2017:

*" 183. Nel comune di Calcinato, in ragione dell'eliminazione del previsto nuovo cavalcavia di Via Cavour, assicurare il collegamento viario tra le frazioni Ponte San Marco, Calcinatello e il capoluogo comunale per mezzo di una nuova viabilità che collegherà l'attuale Via Cavour a Via Stazione attraverso:*

- i. un nuovo tratto di viabilità tra Via Cavour e l'inizio di Via Zemogna con nuovo ponte sul Chiese;*
- ii. una nuova rotatoria su Via Cavour in corrispondenza dell'incrocio con la nuova viabilità di cui al punto precedente;*
- iii. la realizzazione di una pista ciclabile su Via Cavour dalla rotatoria di cui al punto ii) sino all'incrocio con Via Bianchi;*
- iv. la riqualificazione di Via Zemogna con inserimento di pista ciclabile dal termine della nuova viabilità di cui al punto i) con Via Stazione;*
- v. l'illuminazione pubblica dei tratti viari di tutti i suddetti interventi."*

La variante presentata è suddivisa in 3 interventi, che fanno riferimento ai punti i, ii e iii, mentre nulla viene detto rispetto all'ottemperanza del punto iv; i 3 interventi sono:

- V2-1: realizzazione di nuova viabilità tra Via Cavour e Via Zemogna, inclusiva di viadotto sul fiume Chiese e di scatolare su Roggia Maggiore.
- V2-2: realizzazione di una nuova rotatoria su Via Cavour in corrispondenza dell'innesto della nuova viabilità.
- V2-3: realizzazione di pista ciclabile.

**Variante V2-1: realizzazione di nuova viabilità tra Via Cavour e Via Zemogna, inclusiva di viadotto sul fiume Chiese e di scatolare su Roggia Maggiore.**

Il nuovo collegamento stradale, finalizzato a collegare le frazioni di Ponte San Marco e Calcinatello al capoluogo comunale, prevede la realizzazione di una nuova viabilità che mette in comunicazione Via Cavour e Via Zemogna, e, riqualificando questa ultima, raggiunge la rotatoria posta al termine della rampa sud del cavalcavia di Via Stazione. Il ramo descritto, denominato "asse principale", ha lunghezza pari a circa 900 m ed ha sezione tipo F2.

Ad Ovest dell'asse principale, ovvero su Via Cavour, è prevista una rotatoria di diametro esterno pari a 35m, un ramo denominato "Ramo – Sud" di lunghezza pari a 153,24 m che si raccorda con la viabilità esistente di Via Cavour e da un ramo denominato "Ramo – Nord" di lunghezza pari a 72.78 m che raccorda la rotatoria con il cavalcavia esistente sull'autostrada A4. A Est invece l'asse principale di progetto confluisce nella rotatoria posta a Sud del nuovo cavalcavia Via Stazione (IV18).

La sezione stradale tipo F2 risulta di larghezza pavimentata pari a 8,5 m, costituita da due corsie di 3,25 m e da due banchine laterali della larghezza pari ad 1 m. In affiancamento alla sede stradale è prevista una pista ciclabile di larghezza pari a 2.50m.

Il viadotto, di lunghezza complessiva 389.20 m, è costituito da 8 campate con luci variabili da 33.60 m (min) a 80.00 m (max).

L'impalcato è della tipologia mista "acciaio-calcestruzzo" costituito da 2 travi a "doppio T" in acciaio, di altezza variabile e soletta in calcestruzzo armato gettato in opera. In corrispondenza della Roggia Maggiore è previsto un tombino scatolare idraulico di lunghezza pari a 21,70 m e di dimensioni interne 9,00 x 2,50 m. Sono inserite vasche drenanti, una in prossimità della rotonda di Via Cavour, a sud-est della medesima, l'altra a nord della nuova viabilità poco ad est del nuovo ponte sul fiume Chiese.

***Variante V2-2: realizzazione di una nuova rotatoria su Via Cavour in corrispondenza dell'innesto della nuova viabilità.***

La rotatoria ha un diametro esterno pari a 35,00m e presenta una carreggiata anulare di larghezza pari a 9,0 m, costituita da due corsie di 3,50 m e da due banchine laterali della larghezza pari ad 1,00m.

Sulla rotatoria si innestano l'asse stradale precedentemente descritto, il ramo denominato "Ramo Sud ed il ramo denominato "Ramo Nord".

***Variante V2-3: realizzazione di pista ciclabile.***

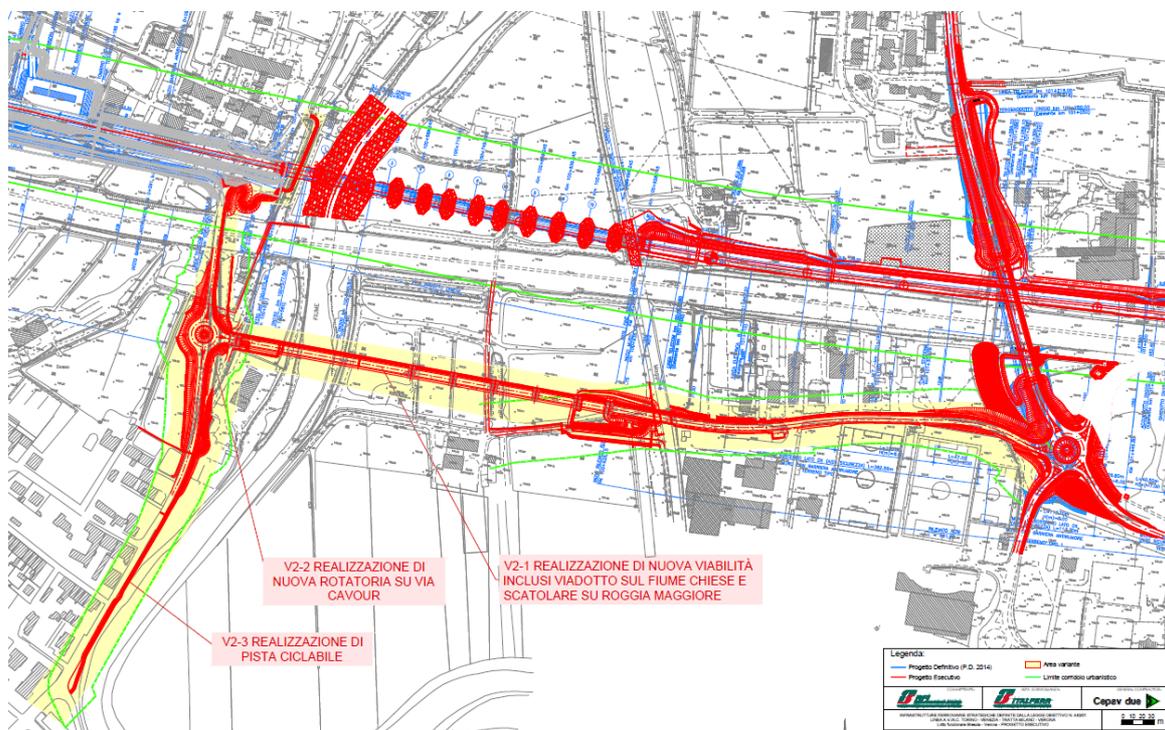
La pista ciclabile prende origine dall'incrocio di Via Cavour con Via Bianchi, si sviluppa su Via Cavour (per una lunghezza di circa 232 m), interessa la nuova rotonda di Via Cavour e la nuova viabilità, fino a raggiungere la rotonda al termine della rampa sud del cavalcavia di Via Stazione. La pista ha larghezza di 2,5 m.

Inoltre, su richiesta del Comune di Calcinato, concordato con verbale del 4/08/2017, è stato inserito un tratto di pista ciclabile che si sviluppa verso Nord dalla rotatoria di via Cavour, innestandosi sulla viabilità esistente con una larghezza di 2.50 m, utilizzando parte dell'attuale sede stradale del Cavalcavia esistente che viene declassato a podereale. La ciclabile, dall'impalcato del Cavalcavia esistente, sottopassa il Viadotto Chiese a lato della Spalla A del viadotto stesso e si innesta su via Cavour. La lunghezza di questo tratto di pista ciclabile è di 435.30 m. Complessivamente, considerando anche il tratto in corrispondenza della rotatoria, la pista ciclabile nord – sud avrà una lunghezza pari a 760 metri. Tenendo conto, poi, che la pista ciclabile in fregio alla nuova viabilità (direzione est-ovest) è di ulteriori 845 metri, complessivamente si realizzeranno circa 1.600 metri di pista ciclabile.

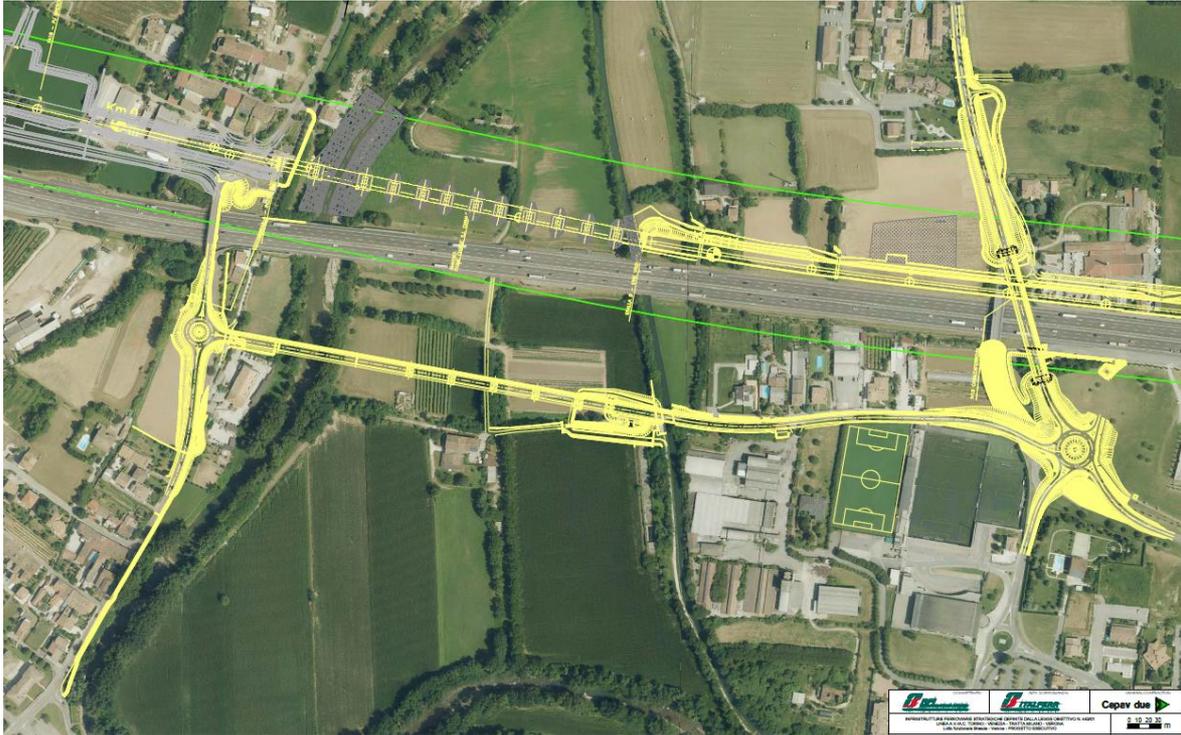
Dalla tabella ex tab. 8 del Decreto Direttoriale del MATTM n. 239 del 3.08.2017 che, si ricorda, fa riferimento alla valutazione preliminare e non alla procedura di variante, si evincono una serie di interazioni con Aree sensibili e/o vincolate e, in particolare:

- Fiume Chiese (vincolo D.Lgs. 42/2004).
- Fascia boscata PIF
- 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
- Aree di valore paesaggistico, ambientale ed ecologico. Luoghi di chiara leggibilità delle forme del paesaggio circostante
- Zona al limite di vincolo fascia A e B del PAI

Le matrici di valutazione sono separate per i tre sub-interventi. Nel seguito si riportano alcuni punti significativi relativi, nel complesso ai tre sub-interventi.



**Variante V2: Confronto progetto definitivo di CDS e progetto di variante – da Relazione Ambientale per le opere in variante - Atlante cartografico**



**Variante V2: individuazione variante su ortofoto – da Relazione Ambientale per le opere in variante - Atlante cartografico**

Per quanto riguarda le acque superficiali, in base alle cartografie del reticolo idrico superficiale facenti parte dello strumento urbanistico del Comune di Calcinato (RIM), il nuovo intervento (V2.1) interseca il tracciato del Fiume Chiese appartenente al Reticolo Idraulico Principale (RIP) e per intero la fascia ad alto grado di tutela (10 m) sia in destra che in sinistra idrografica. Vengono intersecati o si collocano al confine alcuni corpi idrici superficiali appartenente al Reticolo Idrico di Bonifica e Irrigazione di competenza del Consorzio Chiese (All.D), tra cui la Roggia Maggiore perpendicolare alla Via Zemogna, tutti con fascia di competenza di 10 m. Per la rotonda V2.2 è indetificata la presenza di corpi idrici intersecati / al confine dell'intervento. Lungo il lato est della pista ciclabile (intervento V2.3) sono presenti il Fiume Chiese e un altro copro idrico minore per cui è richiesta la realizzazione di un tratto di diaframmi. La RELAZIONE AMBIENTALE PER LE OPERE IN VARIANTE AI SENSI DELLA PROCEDURA DEL DLGS 163/2006, ART. 169, COMMI 3 E 5 VOLUME 01: Identificazione e descrizione delle varianti V2, V5 e V12 (elab. IN0R11EE2RGIM0000010E) fa riferimento a tali interferenze e i relativi interventi risolutivi. In particolare:

- L'asse principale interferisce tra le sezioni 16 e 17 con un sistema di canalette e chiuse utilizzate a scopi irrigui. Su indicazioni del Consorzio di Bonifica Chiese si prevede la realizzazione di una nuova opera di presa e di un percorso alternativo delle canalette irrigue in modo da ripristinare il reticolo esistente. Dall'opera di presa, attraverso un tombino in c.a.v.  $\varnothing 1000$  (NI10Q03) viene alimentata la canaletta esistente a nord dell'asse principale. Ad ovest della presa il sistema di canalette si ricongiunge al reticolo esistente.
- Nei punti in cui la nuova viabilità interferisce con le canalette stesse, la continuità è garantita da un tombino in c.a.v.  $\varnothing 1000$  che collega l'opera.
- Il Ramo Nord interferisce in corrispondenza della progr. 15.000 con un canale e con un partitore delle acque: è stato necessario prolungare lo scatolare esistente con uno scatolare

4x2m (NI10160) e prevedere la realizzazione del nuovo manufatto partitore più a monte a nord dell'autostrada A4 (vedi elaborato IN0R11EE2NV20A8002).

- In corrispondenza delle prime progressive, il Ramo Sud interferisce con delle canalette. Per garantire la continuità idraulica si prevede, come richiesto dal Consorzio di Bonifica Chiese, un collettore in c.a.v. DN80 (NI10100) che attraversa l'asse del Ramo Sud alla progressiva 47.137, prosegue al di sotto della pista ciclabile per poi ricollegarsi al reticolo esistente più a sud.

In corrispondenza del suddetto Ramo Sud è presente una pista ciclabile che per un tratto presenta una mensola a sbalzo di 2,70 m. La correa è fondata su pali fi 800 aventi interasse pari a 2.00 m e lunghezza 12.00 m.

Il precedente Parere n. 8 del 12 ottobre 2020 metteva in luce l'assenza di tale informazione nella relazione tecnica generale rispetto a quanto esplicitato negli elaborati di progetto presentati (elab. IN0R11EE2BZNV20A2007B). Inoltre, in quest'ultimo elaborato la sezione trasversale tipo indica la Quota di massima piena duecentennale del Fiume Chiese con un franco molto limitato rispetto all'intradosso della mensola della pista ciclabile; non è presente alcuno studio idraulico specifico a supporto della quota individuata e che garantisca la sicurezza della pista anche con riferimento ad eventi climatici estremi, tenendo altresì conto che la pista si trova in Fascia fluviale A.

Ulteriormente, con riferimento al Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI), l'intervento V2 ricade in parte in Fascia fluviale A di deflusso della piena, in particolare le spalle e loro fondazioni, e in parte in Fascia fluviale C di inondazione per piena catastrofica (tratto di via Zemogna).

Le cartografie ripotate evidenziano anche come parte dell'intervento interessi un'area ad alta vulnerabilità delle acque sotterranee. Si riporta che la realizzazione di pali di fondazione interferisce con la componente acque sotterranee.

Come si legge nella già citata Relazione ambientale per le opere in variante (elab. IN0R11EE2RGIM0000010E), *AIPO ha fornito parere preliminare chiedendo un apposito sopralluogo e la presentazione di un apposito studio idraulico. A seguito del sopralluogo effettuato è stata revisionata la relazione idraulica che per ragioni contrattuali appartiene ad alla WBS VIII (doc. IN0R11EE2RIV1108001).* Successivamente, si riporta che *il progetto della pista ciclabile è dunque in fase di aggiornamento sulla base dei sopradetti livelli e degli ultimi rilievi e sarà ripresentato ad AIPO per ottenere l'approvazione definitiva.* Il presente parere resta, dunque, subordinato all'approvazione dell'AIPO sul tema in questione.

Il Proponente evidenzia la "*Presenza di luoghi di chiara leggibilità delle forme del paesaggio circostante, di filari, area di valore paesaggistico, ambientale ed ecologico, fascia di rispetto del Fiume Chiese, boschi trasformabili per pubblica utilità (PIF)*", indicando che "*La costruzione di un ponte sul Fiume Chiese comporta una moderata perdita di habitat naturali in un'area caratterizzata da molteplici valenze per la componente.*". Le criticità sollevate nel precedente Parere n. 8 del 12 ottobre 2020 restano ancora valide e si riportano per completezza. Le fotosimulazioni riportate evidenziano una importante cesura del territorio dovuta alla realizzazione del viadotto per la pista ciclabile che avrebbe meritato un maggiore approfondimento in sede progettuale in merito al ripristino dell'impianto vegetazionale, non demandando la mitigazione ad una verniciatura di colore verde della parte metallica dell'impalcato (elemento che altresì non è presente in alcun elaborato progettuale presentato)

A ciò si aggiunge quanto già sottolineato dal parere MIBACT, con nota prot. 0027945-P del 04.11.2020 e riportato nell'elaborato RELAZIONE AMBIENTALE PER LE OPERE IN VARIANTE AI SENSI DELLA PROCEDURA DEL DLGS 163/2006, ART. 169, COMMI 3 E

5 - VOLUME 03: Valutazione ambientale 1/3 Variante V2 (cod. IN0R11EE2RGIM0000036A). In particolare, *“Considerato l’attraversamento dell’area di tutela del fiume Chiese, (...) dovrà quindi essere studiata e realizzata una adeguata mitigazione a verde che riproponga le macchie arboree a sviluppo lineare perdute o occultate a seguito dell’inserimento dell’infrastruttura” (...)* *“In prossimità dell’attraversamento del fiume, in cui la struttura è esposta e non mitigabile, dovrà essere predisposta una soluzione architettonica qualitativamente adeguata alle caratteristiche del paesaggio tutelato, tale da consentirne un inserimento nell’insieme congruente e armonico. Tutte le soluzioni relative ai punti precedenti dovranno essere concordate con la Soprintendenza competente prima della progettazione esecutiva”*.

In risposta al parere del MIBACT, il proponente prevede la *piantumazione di un filare arboreo-arbustivo che mitiga la vista dai punti di maggior visione del viadotto. Il filare sarà posizionato come riportato sul seguente stralcio planimetrico (linea verde) ed avrà le caratteristiche specificate di seguito in termini specie utilizzabili, sesto d’impianto, ecc. L’intervento finalizzato a compensare il taglio degli alberi previsto per la realizzazione dell’infrastruttura stradale in oggetto consentirà di ripristinare il valore ecologico perduto*. Gli interventi di mitigazione paesaggistica sono attualmente in fase di condivisione con la Soprintendenza di Bergamo e Brescia così come prescritto dal MIBACT in sede di CdS (parere n. 0027945-P del 4.11.2020). Il Proponente *precisa che i foto-inserimenti sono in fase di aggiornamento, con l’inserimento del filare arboreo – arbustivo proposto, in quanto tali interventi sono attualmente in fase di condivisione con la Soprintendenza di Bergamo e Brescia così come prescritto dal MiBACT in sede di CdS (parere n. 0027945-P del 4.11.2020)*.

Alla luce delle precedenti considerazioni, fermo restando la necessità di soddisfare le prescrizioni del MIBACT e il conseguente aggiornamento degli elaborati progettuali (ad esempio, le foto-simulazioni sono prive di filare alberato), si rimanda ai confronti con la Soprintendenza di Bergamo e Brescia così come prescritto dal MiBACT in sede di CdS.

Con riferimento agli impatti sulla qualità dell'aria, rispetto alla prima stesura, 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. Si rinvia alla Verifica di attuazione successiva per le analisi dei monitoraggi in corso d’opera.

Per quanto riguarda il rumore, il quadro conoscitivo è stato integrato con documentazione approfondita acquisita durante sopralluoghi sito specifici (campagne di rilievo fonometrico), derivante da fonti bibliografiche riconosciute, nonché attingendo ai dati di monitoraggio afferenti il PMA ante operam. Sono stati condotti approfondimenti valutativi considerando ulteriori ricettori potenzialmente esposti. Sono stati analizzati i risultati di tre ricettori, evidenziando il superamento dei limiti normativi solo per il ricettore R1 in periodo notturno. Più in dettaglio, in termini di rispetto dei limiti assoluti, si ha un valore di immissione di 55.2 dB contro 55 dB (come da DPR 142/04). A giustificazione dell'irrilevanza di tale superamento, si afferma che questo è attribuibile per lo più alla presenza dell’asse autostradale A4. Ciò viene evidenziato anche dagli esiti del PMA ante-operam relativo all’opera principale linea ferroviaria AV/AC con specifico riferimento alla postazione di misura AV-CA-RU 3-32.

A tal riguardo, il proponente evidenzia come la presenza dell’asse autostradale A4 e la configurazione altimetrica del collegamento viario in progetto (tratto di viadotto a quota superiore rispetto al ricettore R1) rendono irrilevante il contributo sonoro del traffico deviato sulla nuova infrastruttura viaria nei confronti del ricettore R1. Di contro, presso i ricettori R2 e R3, la nuova configurazione viaria determina incrementi sonori massimi pari a circa 8,7 dB(A) (in periodo diurno) ma pur sempre entro i limiti normativi vigenti.

La presenza delle postazioni di misura AV-CA-RU 3-32 e AV-CA-RU 3/4-39 del PMA, confermate anche per il monitoraggio post-operam, garantisce la possibilità di verificare eventuali situazioni diverse da quelle simulate riconducibili ai reali/effettivi volumi di traffico deviati sul nuovo asse di collegamento e conseguentemente la possibilità di intervenire con specifiche mitigazioni (qualora necessario).

A seguito dei suddetti approfondimenti è possibile declassare il giudizio da potenzialmente significativo a potenzialmente moderato.

In generale, a completamento della documentazione, sono state presentate informazioni relative al monitoraggio Ante Operam già effettuato per l'opera con punti di monitoraggio situati nei pressi della variante analizzata.

Si ritiene che quanto riportato chiarisca la problematica.

Per quanto riguarda l'esame delle potenziali interferenze indotte dalle variazioni apportate al progetto definitivo riportato nella relazione ambientale specifica, il proponente ha dunque ritenuto, a conclusione dell'analisi, che il potenziale impatto globale sia "nullo" in fase di cantiere e "trascurabile" per la fase di esercizio (elaborato IN0R11EE2RGIM0000036A).

### **Variante: V5 – Nuova viabilità extralinea tra via Molini e svincolo SS11**

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

**Località:** Comune di Lonato (BS)

#### **Variazioni e relativa origine:**

La variante è originata dalla richiesta del Comune di Lonato, formulata nell'ambito della Conferenza di servizi, ri-concordata nel verbale di accordo sottoscritto il 13.05.2016, come prescrizione n. 206, nella Delibera CIPE n. 42 del 10.07.2017:

*"206. Nel comune di Lonato:*

- a) Realizzare una nuova strada di collegamento tra la rotonda esistente su Via Molini / Via Moro e lo svincolo della SS11 a Nord per uno sviluppo complessivo di circa 1,2 km;*
- b) Realizzare inoltre due nuove rotatorie lungo la suddetta viabilità (Via Fenil Nuovo Molini, Via Bettola).*

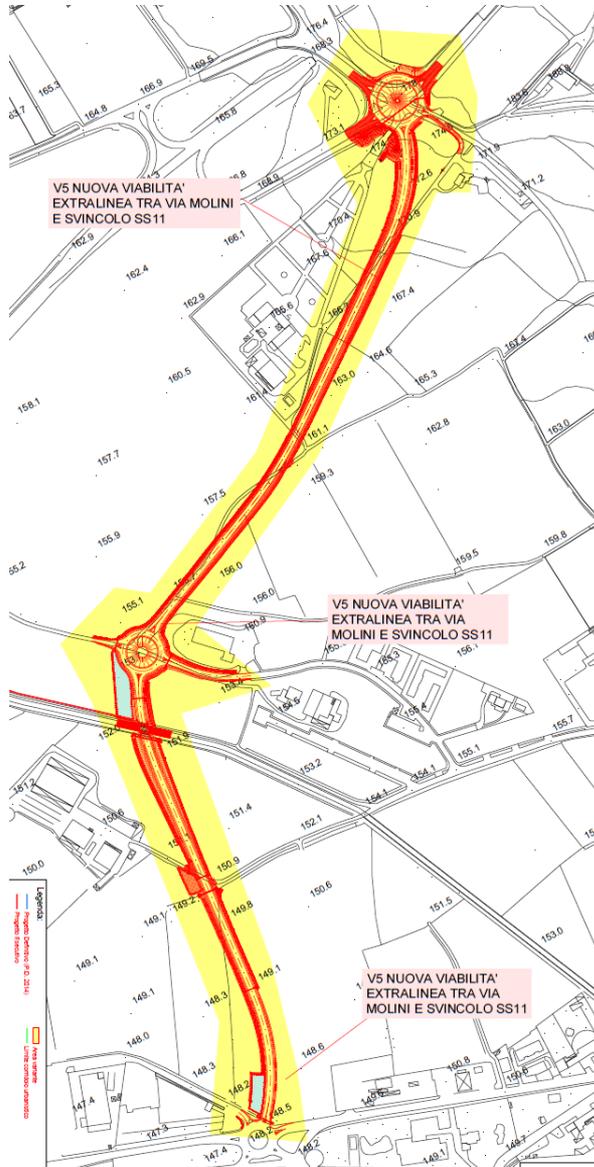
*L'acquisizione delle aree sarà a carico del Comune."*

La variante consiste nella realizzazione di una nuova strada di collegamento tra la rotonda esistente su Via Molini / Via Moro a sud e lo svincolo della SS11 a nord per uno sviluppo complessivo di circa 1,2 km, e, inoltre, nella realizzazione di due nuove rotatorie lungo la suddetta viabilità (Via Fenil Nuovo Molini, Via Bettola).

La sezione tipo dell'asse principale rientra nella categoria F2 ed è composta da due corsie per senso di marcia della larghezza di 3.25 m ciascuna, oltre alle banchine laterali della larghezza di 1.00 m, per una larghezza complessiva della piattaforma di 8.50 m.

Il tracciato si sviluppa principalmente in direzione nord/sud ed è caratterizzato dalla presenza di due nuovi svincoli a rotatoria, il primo in corrispondenza dell'intersezione con Via Fenil Nuovo Molini e il secondo posizionato per ricucire il nuovo asse viario con la rampa di uscita della SS11 direzione Sedena-Bettola. Entrambe le rotatorie hanno un ingombro planimetrico di circa 50m. L'andamento altimetrico è determinato principalmente dal superamento delle infrastrutture intersecate, dai corsi d'acqua naturali e artificiali, da aree di valore paesistico da preservare. Conseguentemente il nuovo asse si sviluppa prevalentemente in basso rilevato,

discostandosi in modo più netto dalle quote naturali solamente dove strettamente necessario o ritenuto indispensabile ai fini del corretto inserimento dell'infrastruttura nel territorio attraversato.



**Variante V5: Confronto progetto definitivo di CDS e progetto di variante – da Relazione Ambientale per le opere in variante - Atlante cartografico**

**Variante V5: individuazione variante su ortofoto – da Relazione Ambientale per le opere in variante - Atlante cartografico**

Poco a sud della rotatoria Via Fenil Nuovo Molini, la viabilità supera la Roggia Seriola-Lonata con un ponte ad unica campata di luce 10 m.

Dalla tabella ex tab. 8 del Decreto Direttoriale del MATTM n. 239 del 3.08.2017, si evincono una serie di interazioni con Aree sensibili e/o vincolate e, in particolare, un'Area di interesse archeologico denominata “Lonato – area Chiesa San Martino” e, con riferimento alla

propensione al dissesto idrogeologico, una Area di conoide non recentemente riattivatosi (della quale non si tratta), oltre ad interferenze con fascia di rispetto stradale e RIM.

Il Proponente riporta che l'opera in oggetto è già prevista dagli strumenti urbanistici comunali, anche se, nel tratto Nord, il tracciato si discosta lievemente da quanto previsto, andando ad interessare un'area di interesse archeologico. In più punti interessa aree di rispetto di tratti del Reticolo Minore dei fiumi.

In base alle cartografie del RIM facenti parte dello strumento urbanistico del Comune di Lonato, la nuova viabilità interseca numerosi corpi idrici superficiali, appartenenti al reticolo idrografico minore che caratterizza la zona, di competenza consortile, con fascia di competenza consortile di 10 m da ciascuna sponda.

Il principale è la Roggia Lonata (o Canale d'Arnò) di competenza del Consorzio Medio Chiese – Calcinato. Da questo canale principale si dipartono una fitta rete di canali secondari, derivazioni ed infine colatori campestri che solcano l'intera piana occidentale.

Il Proponente riporta che l'interferenza viene gestita tramite adeguamenti progettuali esecutivi di dettaglio che rendono il potenziale impatto di moderata entità durante la realizzazione dei lavori e in fase di esercizio. Durante la fase realizzativa e di post operam è prevista l'attuazione di specifico Piano di Monitoraggio Ambientale della componente acque superficiali (condiviso e approvato dagli Enti competenti tenendo conto anche della variante in oggetto), con punti di controllo delle acque della Roggia Lonata.

Gli interventi principali sono: 1) una nuova bocchetta e di un attraversamento con un tubo in ghisa in pressione DN400, previsto dal Consorzio di Bonifica Chiese; 2) Immediatamente a nord e a sud della Roggia Seriola-Lonata viene ripristinato ed adeguato il sistema di canalette irrigue esistente; 3) Nella parte più a sud dell'asse principale "Lonato Sud" è stata necessaria la realizzazione di una canaletta per l'irrigazione; 4) in corrispondenza dell'innesto dell'asse "Lonato Sud" alla rotatoria Via Molini/Via Moro, è stata garantita la continuità idraulica dell'attuale rete mediante il prolungamento dello scatolare idraulico esistente.

Nella parte terminale Nord, il tracciato si inserisce in un'area di classe 3 con sensibilità paesistica media per terminare in un'area di classe 4 con sensibilità paesistica alta.

Con riferimento al rumore, valgono le considerazioni effettata per la Variante V2. In questo caso i ricettori analizzati sono 4 e sulla base della "*metodica preliminare e cautelativa*" adottata, non si riscontra alcun superamento dei limiti normativi: Come si evince dai risultati sopra esposti, presso tutti i ricettori e per entrambe le situazioni simulate non si riscontra il superamento dei limiti normativi dettati dalla zonizzazione acustica per la classe III e dal DPR 142/04 (elaborato IN0R11EE2RGIM0000037A). Inoltre, la presenza della postazione di misura AV-LO-RU 3-31 del PMA (presso il ricettore R4), confermata anche per il monitoraggio post-operam, garantisce la possibilità di verificare eventuali situazioni diverse da quelle simulate riconducibili ai reali/effettivi volumi di traffico deviati sul nuovo asse di collegamento e conseguentemente la possibilità di intervenire con specifiche mitigazioni (qualora necessario). In termini cautelativi è stato predisposto un ulteriore scenario di simulazione che prevede un aumento del 50% dei flussi deviati da via Molini sul nuovo asse di collegamento (si evidenzia che in termini di portata di servizio, per la progettazione di strade di categoria F, si possono considerare volumi orari pari a 450 veicoli equivalenti per senso di marcia).

Il proponente conclude affermando che "A seguito dei suddetti approfondimenti è possibile declassare il giudizio da potenzialmente significativo a potenzialmente moderato".

Con riferimento all'Area di interesse archeologico denominata "Lonato – area Chiesa San Martino", individuata con stralcio della Tavola T02B del Documento di Piano "Sistema dei

Vincoli" e della Carta di sintesi delle classi di sensibilità paesistica del PGT del Comune di Lonato, il Proponente " *evidenzia che gli strumenti urbanistici prevedevano già l'infrastruttura in oggetto*", omettendo che il tracciato di progetto si discosta, seppur di poco da quello previsto. Il tracciato si snoda in aree a Classe di sensibilità paesistica bassa o media, non andando ad interferire con luoghi della fruizione paesistica né con ambiti della percezione ai sensi del PGT; in corrispondenza dell'innesto con la SS11, il tracciato si avvicina all'ingresso di una Cascina, il "Fienile Schena", tipica del paesaggio agrario bresciano ed oggi ristrutturata; la rotatoria di svincolo è stata ridotta nell'ultima revisione del progetto come si seguito riportato ed il tracciato si discosta dal perimetro dell'area di pertinenza.

Inoltre, il proponente afferma che la variante è stata sottoposta a procedura di verifica archeologica preventiva cui è seguito parere con prescrizioni da parte della Soprintendenza di Brescia (prot. 3190 del 27.02.2019). A seguito del parere del MiBACT (prot. 0027945-P del 4.11.2020) per l'approvazione della variante in oggetto che richiedeva, ove possibile, di ridurre al massimo la dimensione delle rotatorie e ottimizzarne la posizione, è stata verificata la possibilità di apportare tali modifiche nel rispetto delle condizioni minime dettate dalla normativa vigente sia dal punto di vista geometrico che di sicurezza della circolazione. In particolare, per la rotatoria di Via Molini sarà possibile ridurre il diametro da 50 metri a 42 metri. La rotatoria nord su SS11 è stata già ridotta nella revisione B dell'elaborato IN0R11EE2PZINZ600001 nella quale il diametro è stato ridotto da 60 metri a 50 metri.

Per quanto riguarda l'esame delle potenziali interferenze indotte dalle variazioni apportate al progetto definitivo riportato nella relazione ambientale specifica, il proponente ha dunque ritenuto, a conclusione dell'analisi, che il potenziale impatto globale sia "trascurabile" in fase di cantiere e "moderato" per la fase di esercizio.

### **Variante: V12 – Interventi sulla viabilità SP19**

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

**Località:** Comune di Ponti sul Mincio (Mantova) e Peschiera del Garda (Verona)

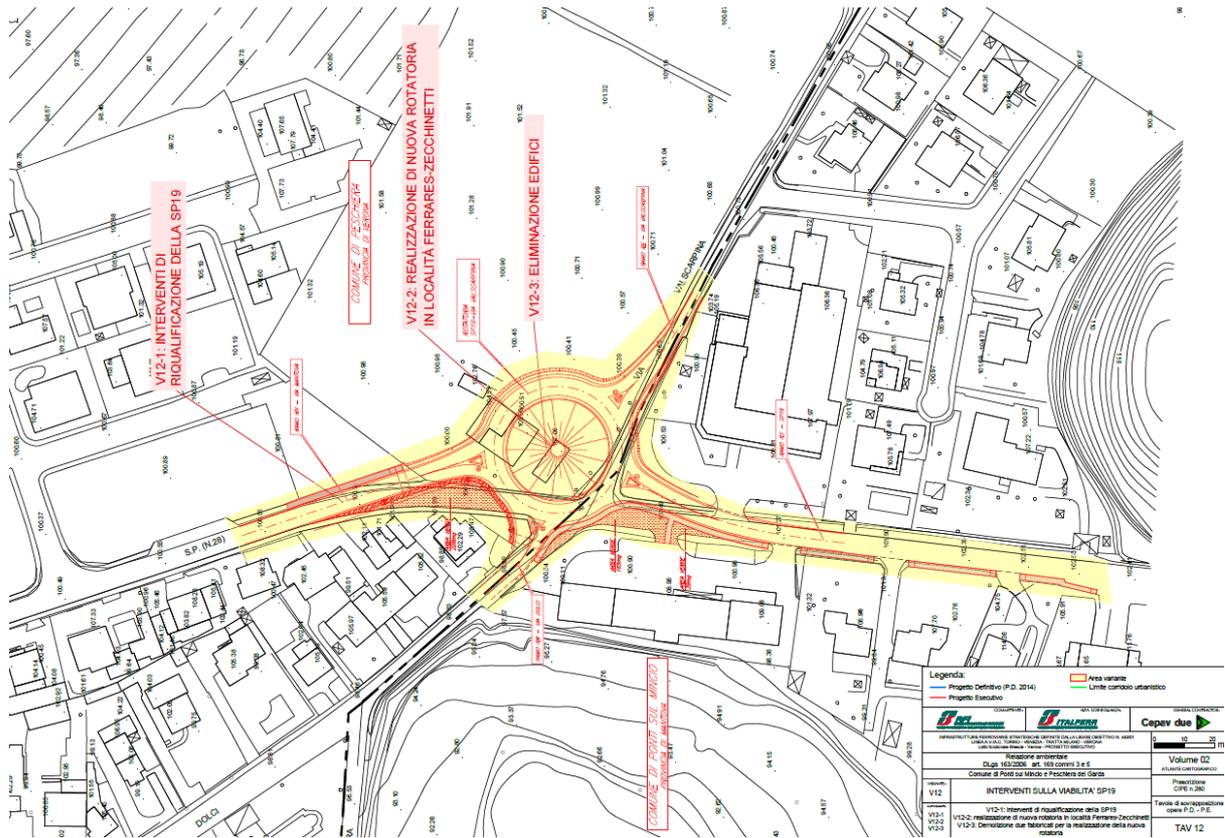
#### **Variazioni e relativa origine:**

La variante presentata è suddivisa in 3 interventi;

- V12-1: Interventi di riqualificazione della SP19, con la costruzione di un nuovo marciapiede lungo la SP19 dalla nuova rotatoria fino all'incrocio con Via Vivaldi.
- V12-2: Realizzazione di una nuova rotatoria all'incrocio tra la SP19 e le vie Dolci e Valscarpina.
- V12-3: Demolizione di due fabbricati per la realizzazione della nuova rotatoria .

La variante è originata dalla richiesta del Comune di Lonato, formulata nell'ambito della Conferenza di servizi, ri-concordata nel verbale di accordo sottoscritto il 13.05.2016, come prescrizione n. 280, nella Delibera CIPE n. 42 del 10.07.2017:

*"Nel comune di Ponti sul Mincio, realizzare una nuova rotatoria tra la SP19 e le via Dolci e Valscarpina, nonché riqualificare la SP19, per il tratto interessato dall'abitato in località Ferrares-Zecchinetti, con costruzione di marciapiedi."*



**Variante V12: Confronto progetto definitivo di CDS e progetto di variante – da Relazione Ambientale per le opere in variante - Atlante cartografico**



**Variante V12: individuazione variante su ortofoto – da Relazione Ambientale per le opere in variante - Atlante cartografico**

***Variante V12-1: Interventi di riqualificazione della SP19, con la costruzione di un nuovo marciapiede lungo la SP19 dalla nuova rotatoria fino all'incrocio con Via Vivaldi.***

Lungo i rami della rotatoria si prevede la realizzazione di marciapiedi aventi uno sviluppo complessivo di circa 280 m.

***V12-2: Realizzazione di una nuova rotatoria all'incrocio tra la SP19 e le vie Dolci e Valscarpina.***

L'intersezione tra la SP19, Via Dolci, SP28 (Via Mantova) e Via Valscarpina viene riorganizzata mediante la realizzazione di una rotatoria a quattro rami, composta da un'aiuola circolare di raggio pari a 17.00 m, una carreggiata larga 6.00 m completata da banchine laterali da 1.00 m ciascuna, per un diametro esterno pari a 50.00 m.

Durante la fase di realizzazione del progetto AV/AC, l'intera area di ingombro della rotatoria (anello giratorio e l'anello centrale) sarà pavimentata per permettere la manovra di svolta ai mezzi eccezionali da Via Mantova a Via Dolci.

Una volta completato il cantiere, verrà demolita la pavimentazione nel tratto relativo all'anello centrale, per permetterne l'inerbimento, e realizzate isole spartitraffico e cordolature di margine.

***V12-3: Demolizione di due fabbricati per la realizzazione della nuova rotatoria***

Per la realizzazione della rotatoria sarà necessaria la demolizione di due fabbricati in stato di abbandono. In particolare, si tratta di un fienile-deposito-magazzino di due piani in muratura piena e copertura in coppi e di una abitazione sempre di due piani in muratura piena e copertura in coppi. Infine, sarà demolito un piccolo fabbricato garage-deposito ad 1 piano in muratura e copertura in fibrocemento.

Nel quadro conoscitivo presentato, in Tabella 8 "Aree sensibili e/o vincolate", sono evidenziate una serie di interrelazioni delle opere con tali aree.

Per quanto riguarda le zone umide, zone riparie, foci dei fiumi, il Proponente riporta la presenza di un laghetto lacustre a distanza di circa 50 m, a sua volta collegato ad un canale appartenente al reticolo idrico minore di competenza comunale (RIM04 "Dolci-Laghetto"), che dista ca 150 m dalla variante nel punto di ingresso/uscita dal laghetto, mentre la distanza è circa di 50 m dalla riva del laghetto. Il RIM03 è classificato con fascia di rispetto pari a 5 m. La variante è posta a maggiore distanza (ca 350-400 m) da altro corso d'acqua appartenente al reticolo idrico minore di competenza comunale (RIM03 "Dolci - Rio Dugale"). Riguardo la fase d'esercizio, il proponente riporta (elaborato IN0R11EE2RGIM0000038A) che il progetto idraulico del PE prevede la seguente gestione delle acque meteoriche decadenti dalla variante:

- l'intervento prevede in parte il mantenimento ed in parte l'integrazione del sistema di drenaggio preesistente. In particolare, in rotatoria l'acqua piovana verrà captata mediante caditoie a griglia 40x40, mentre su via Mantova sono previste caditoie a bocca di lupo analoghe a quelle esistenti.
- le portate raccolte vengono recapitate nella fognatura esistente.

Pertanto, il proponente dichiara che le acque meteoriche di piattaforma non impattano sui corpi idrici superficiali.

Non ci sono invece interferenze con le acque sotterranee.

Nel Comune di Ponti sul Mincio, l'opera interessa il Parco del Mincio e ambiti interessati da Vincolo Ambientale (D.Lgs. 42/2004). Non viene però specificato dal Proponente il tipo di

tutela di tali aree. Il Proponente considera trascurabile l'impatto sulla componente sia in fase di cantiere che in fase di esercizio in ragione della ridotta dimensione dell'area interferita.

La realizzazione della nuova rotatoria comporta uno scotico di 0,5 m, tale scotico tuttavia non sarà necessario in quanto la demolizione degli edifici attualmente presenti nell'area comporterà uno scavo per la rimozione delle fondazioni e pavimentazioni. L'impatto sulla componente suolo è trascurabile

Sulla base della metodologia adottata, la modifica al progetto definitivo viene definita di "modesta consistenza".

Per quanto riguarda l'esame delle potenziali interferenze indotte dalle variazioni apportate al progetto definitivo riportato nella relazione ambientale specifica, il proponente ha dunque ritenuto, a conclusione dell'analisi, che il potenziale impatto globale sia "nullo" sia in fase di cantiere che per la fase di esercizio.

Le varianti al progetto esecutivo approvato, conseguenza di prescrizioni della Delibera CIPE 42/2017, sono state inizialmente esaminate e presentate come interventi singoli isolati, con scarsa correlazione con l'opera e con gli studi ambientali precedentemente svolti.

A seguito del parere n. 8/2020 della Commissione CTVA, con la presente istanza il Proponente ha inserito le varianti prospettate nel più completo quadro dell'opera principale, con particolare riferimento alle fasi di cantiere.

Gli impatti cumulativi dell'intero cantiere sono meglio rappresentati e raccordati con le procedure gestionali già previste e con le attività di monitoraggio ambientale svolte e previste.

Analogamente i possibili impatti delle singole varianti sono stati inseriti nel più ampio quadro dell'intera opera permettendo così di valutare la "consistenza" delle modifiche al progetto in termini ambientali.

Con riferimento al tema delle terre e rocce da scavo, non trattato nella precedente istanza e pertanto oggetto di forti perplessità nel precedente parere, il Proponente chiarisce che è oggetto di apposita procedura ai sensi del DM 161/12 presso il MATTM IDVIP- 3045 e che tutte le varianti, incluse quelle in oggetto, sono comprese nella documentazione prodotta sottoposta alla CTVA ed al MATTM come risulta dai pareri della CTVA n. 2988 del 05.04.2019 e n. 3404 del 08.05.2020. Si rimanda pertanto ai pareri menzionati.

Per quanto riguarda poi il PMA, in conformità a quanto previsto dalle prescrizioni della Delibera CIPE n. 42/17, il Proponente ricorda che l'intera opera ferroviaria (comprensiva delle varianti) è oggetto di un esteso programma di monitoraggio ambientale (PMA) che riguarda le Acque superficiali e sotterranee, il Rumore, le Vibrazioni, l'Atmosfera, i Campi elettromagnetici, il Suolo, la Vegetazione, la Fauna, gli Ecosistemi ed il Paesaggio. Il PMA è predisposto e verificato costantemente insieme ad Arpa Lombardia, Arpa Veneto ed ISPRA nell'ambito delle attività governate dall'Osservatorio Ambientale.

Alla luce di quanto sopra si ritiene che il Proponente abbia fornito gli elementi utili per lo svolgimento della valutazione dei possibili impatti sull'ambiente e delle soluzioni progettuali adottate per evitare, ridurre, mitigare tali impatti. La valutazione degli impatti è stata rivista e approfonditamente giustificata dal proponente per ciascuna componente nella sezione di valutazione ambientale delle varianti.

**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 "Tratta AV/AC Milano-Verona Lotto Funzionale Brescia Est – Verona (escluso Nodo di Verona), Varianti cod. V2, V5, V12" così come disposto dalla Divisione;

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

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

**ESPRIME PARERE**

**ai sensi dell'art. 169, comma 4, del D. Lgs. 163/2006** che, per quanto riguarda gli aspetti ambientali di competenza, sussistono le condizioni di cui al comma 3, dello stesso sopracitato art.169, perché le proposte di Variante V2, V5 e V12 relative al progetto *Tratta AV/AC Milano-Verona Lotto Funzionale Brescia Est – Verona (escluso Nodo di Verona), Varianti cod. V2, V5, V12*, siano approvate direttamente dal Soggetto.

Resta fermo l'obbligo di ottenere le ulteriori autorizzazioni necessarie e di concludere le interlocuzioni in corso, in particolare con AIPO per le interazioni della pista ciclabile con il fiume Chiese nella Variante V2 e con la Soprintendenza di Bergamo e Brescia sempre per la variante V2.

Il Presidente della Commissione  
Cons. Massimiliano Atelli