



Ministero della Transizione Ecologica

***Valutazione Impatto Ambientale delle infrastrutture e
degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale***

* * *

Parere n. 106 del 7 giugno 2021

Progetto:	<p><i>Linea AV/AC Torino -Venezia Tratta AV/AC Brescia – Verona Lotto funzionale Brescia est - Verona (escluso nodo di Verona) Variante cod. M51 ANCAP</i></p> <p><i>Variante ex Art. 169 Dlgs n. 163/2006</i></p> <p>ID_VIP 6081</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*”, convertito con modificazioni dalla L. 17 luglio 2020, n. 77;
- 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;
- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni Via e Vas e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020;

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”;*

DATO ATTO che:

- Con nota prot. 91 del 27/04/2021, acquisita al prot. MATTM-44241 del 28/04/2021, perfezionata con nota del General Contractor Consorzio Cepav due, prot. 4474 del 28/04/2021, acquisita al prot. MATTM-47630 del 05/05/2021, la Società RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. ha presentato istanza per l'avvio della procedura di Verifica Varianti ai sensi dell'art. 169, c. 3, del D.Lgs. 163/2006, per quanto applicabile all'art. 216, c. 27, del D.Lgs. 50/2016 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), Variante cod. M51-ANCAP”;*
- con nota prot. MATTM.0050740 del 13/05/2021, acquisita al prot. CTVA/2481 del 13/05/2021, 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), Variante cod. M51 -ANCAP”* sulla base della documentazione inviata dal Proponente;
- con nota prot. MATTM.0050744 del 13/05/2021, acquisita al prot. CTVA/2484 del 13/05/2021, la Direzione ha comunicato alla Commissione che il Consorzio Cepav due con nota del 05/05/2021, acquisita al prot. MATTM-48110 del 06/05/2021, indirizzata al Ministero per la cultura e per conoscenza alla scrivente Direzione Generale, ha trasmesso *“[...] un documento di aggiornamento della valutazione del rischio archeologico, [...] al fine di completare le informazioni utili alle attività indicate dalla comunicazione del Ministero della cultura [...]”.*
- con nota prot. MATTM.0050743 del 13/05/2021, acquisita al prot. CTVA/2486 del 13/05/2021, è stata formalizzata l'assegnazione al Gruppo Istruttore 3;

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) ha espresso parere favorevole con prescrizioni sulla 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, e 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;
- 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. 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, che 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. 84 del 16/03/2021, previo il Parere n. 61 del 15/02/2021 della Commissione è stata determinato che, in merito agli aspetti ambientali di competenza, che sussistono le condizioni di cui all’art. 169, c. 3, D. Lgs. 163/2006 per cui le proposte di varianti localizzative V2, V5 e V12 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. 93 del 23/03/2021, previo il Parere n. 67 del 5/03/2021 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 M4, M6, M11, M14, M19, M24, M27, M33, M16, M18, M20, M23, M32, M34, M35, M36, M38, M39, M41, M42, M43 e M46 relative al progetto esecutivo dell'opera "*Linea AV/AC Torino - Venezia, Tratta Milano - Verona, Lotto funzionale Brescia est – Verona (escluso nodo di Verona)*" possano essere approvate direttamente dal Soggetto Aggiudicatore

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 contro dedotto 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.
- Il 6 giugno 2018 è stato sottoscritto il Secondo Atto Integrativo tra RFI e Cepav due con il quale sono stati contrattualizzati la progettazione e la realizzazione del lotto costruttivo 1 della tratta AV Brescia est – Verona. Lo stesso Atto ha avuto efficacia il 6 luglio 2020 data di inizio delle attività a carico del General Contractor.
- Con la delibera CIPE n. 68 del 2019 pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 63 il 10.03.2020 è stato poi autorizzata il secondo lotto costruttivo della tratta AV Brescia est – Verona. Lo stesso secondo lotto costruttivo è stato quindi affidato al Consorzio Cepav due da RFI in data 17.04.2020.
- Rispetto al progetto definitivo d’ingresso in Conferenza dei Servizi (nel seguito 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.

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.

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, n. 3351 del 23.04.2020, e n. 67 del 5/3/2021, sono state analizzate 38 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. 14 del 20.08.2020 sono state analizzate 2 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 è una ulteriore variante non localizzativa (come dichiarato dallo stesso Proponente “*la variante di cui alla documentazione allegata, codificata M51 ANCAP, comporta, rispetto al progetto trasmesso agli Enti per CdS, in data 11.09.2014, modifiche progettuali non sostanziali, prive di rilievo localizzativo ed in quanto tali possono essere approvate ai sensi dell’art.169 del D.Lgs. 163/2006 esclusivamente dal soggetto aggiudicatore*”), variante sorta in una fase successiva alla redazione del progetto esecutivo ed inerente alla risoluzione dell’interferenza della linea ferroviaria con lo stabilimento di produzione di porcellane ANCAP posto sul confine dei comuni di Sona e Sommacampagna. Tale variante è stata codificata M51-ANCAP.

Il Progetto Definitivo e quello Esecutivo presentato per Verifica di Attuazione prevedevano la demolizione e la rilocazione degli stabilimenti della proprietà ANCAP, poiché il tracciato della linea AV/AC insiste sul suo sedime. La variante di tracciato in oggetto ha l’obiettivo principale di preservare gli stabilimenti ANCAP nel sito attuale e ovviare alla problematica della tempistica della loro rilocazione, mantenendo al tempo stesso le caratteristiche funzionali della linea AC e della linea storica esistente. Ciò poiché, come argomentato nel capitolo 2 del volume 01, il General Contractor si è trovato nella impossibilità accertata, nonostante gli sforzi profusi, di dare attuazione alla delocalizzazione di ANCAP atteso che:

- da un lato, è mancato il consenso e la fattiva collaborazione di ANCAP;
- dall’altro, stando a quanto riferito da ANCAP, il principale ostacolo alla delocalizzazione attiene alla circostanza che il passaggio dal vecchio al nuovo stabilimento determinerebbe una plusvalenza insostenibile (dell’ordine di decine di milioni di euro) tale da impedire la prosecuzione della stessa attività dell’impresa, in contraddizione con le stesse finalità che la prescrizione mirava a conseguire.

È stato dunque necessario proporre una modifica progettuale che consentisse di perseguire la finalità delle prescrizioni CIPE nella misura in cui, spostando la linea AV/AC verso nord all’interno del sedime ferroviario, si riesce a evitare la demolizione dello stabilimento ANCAP e la sua ricollocazione in altro sito, salvaguardando in ultima analisi la realtà imprenditoriale e la forza lavoro ivi impiegata.

Le modifiche interessano il tracciato ferroviario dalla pk 144+036.662 della linea AV/AC alla pk 145+978.550; si sviluppa planimetricamente totalmente in rilevato, per un totale di 1.942 m. Alla pk 145 il tracciato modificato rasenta la sede dell’azienda ANCAP, posizionandosi a Nord dello stabilimento per ritornare col minimo sviluppo possibile sul tracciato di PE, in modo da non interferire con l’azienda ANCAP. Per consentire tale traslazione si rende necessario, prima, lo spostamento a nord anche della linea ferroviaria storica a cui la linea AV si affianca strettamente.

Il Proponente ha proceduto a una analisi ambientale condotta secondo la medesima metodologia nelle precedenti istanze sia per le varianti non localizzative che per quelle 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.

Prima di entrare nel merito della singola variante, come riportato esclusivamente nelle cartografie deli elaborati "RELAZIONE AMBIENTALE PER LE OPERE IN VARIANTE AI SENSI DELLA PROCEDURA DEL DLGS 163/2006, ART. 169, COMMI 3 E 4 - VOLUME 02: Atlante cartografico - tavole di confronto progetto definitivo di CDS e progetto di variante; tavole

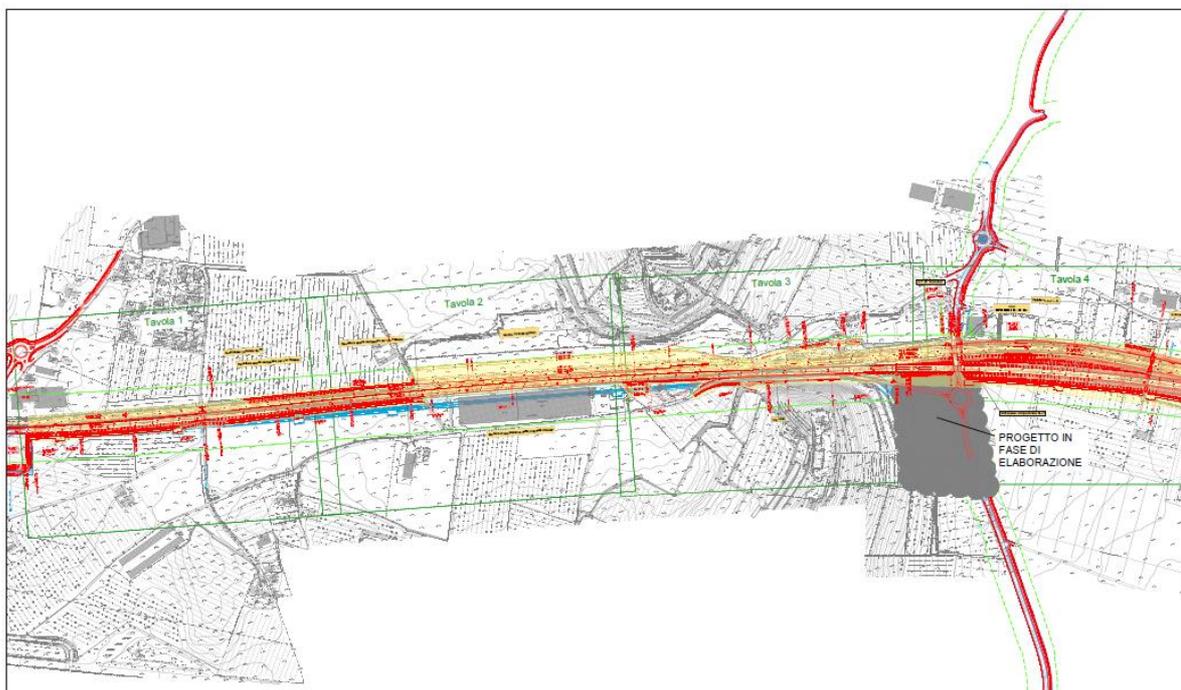
progetto esecutivo di variante su ortofoto (M51 – ANCAP)", qui di seguito riportate, queste sono parte di un più complesso sistema di varianti al progetto esecutivo e ne costituiscono parte integrante.

Per quanto riguarda, poi, il tema della gestione delle terre e rocce da scavo ed il riutilizzo del materiale scavato nonché la gestione dei materiali a rifiuto questi sono oggetto di apposita procedura ai sensi del DM 161/12 (ID-VIP-3045).

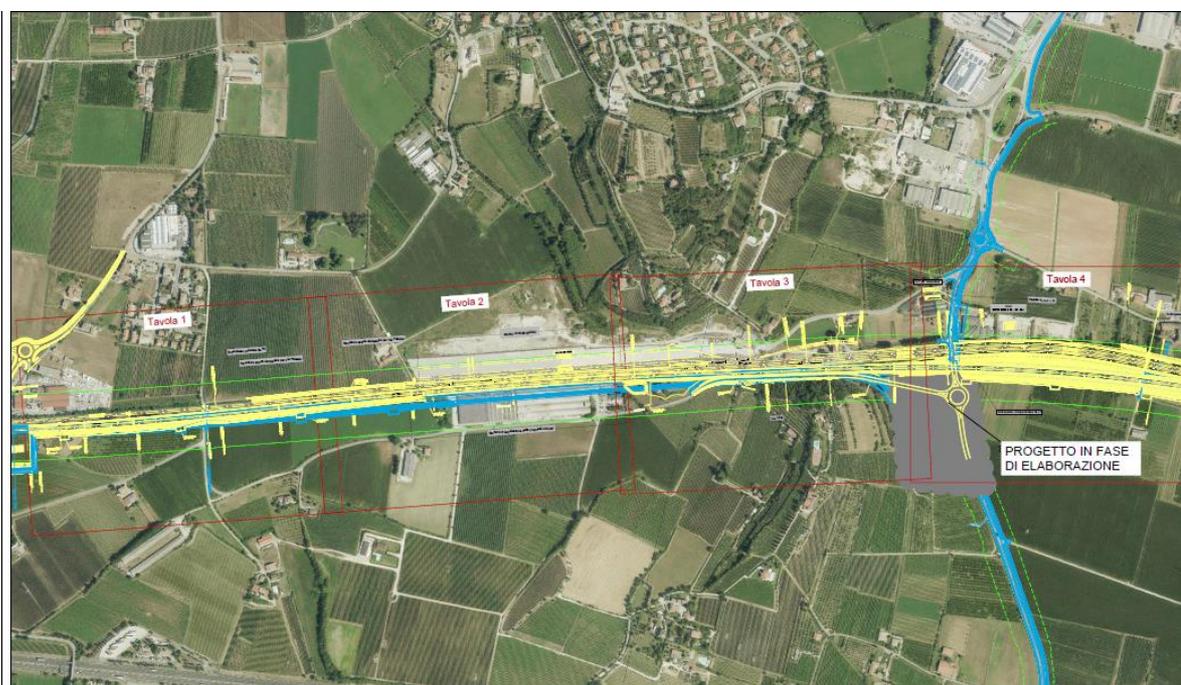
Per le specifiche questioni inerenti al monitoraggio degli impatti, anche in aree non strettamente limitrofe agli interventi in variante ma che sono interessate indirettamente dal cantiere (esubero terre e rifiuti), i contenuti sono riportati negli elaborati IN0500EE2P3MD00000023 e IN0500EE2P3MD00000032 allegate al Piano di Utilizzo DM 161/12, il quale è stato valutato e approvato. I potenziali impatti di tali flussi sono considerati periodicamente anche nell'ambito dei lavori dell'Osservatorio Ambientale di cui al D. D. prot. n. 30 del 13.02.2019 "Linea ferroviaria AV/AC Milano – Verona. Tratta Brescia – Verona", supportato dal relativo Nucleo Tecnico (composto da ISPRA, ARPA Veneto e ARPA Lombardia). L'Osservatorio Ambientale ed il suo organismo di supporto tecnico sono stati istituiti in ottemperanza alla prescrizione n. 4 formulata dal CIPE nell'ambito della delibera n.42 del 2017. In aderenza a quanto previsto dalle prescrizioni della Delibera CIPE n. 42/17, l'intera opera ferroviaria 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. Attualmente, è stata completata la fase ante operam i cui esiti sono stati già trasmessi anche al MATTM, prima di avviare le diverse attività in cantiere. Sono in atto, in accordo con le istruttorie documentali del Nucleo Tecnico, i monitoraggi ambientali di corso d'opera. Le eventuali integrazioni al PMA sono costantemente valutate di concerto con il Nucleo Tecnico di cui prima e si riferiscono a sopralluoghi mirati e specifici tavoli tecnici che sono poi sottoposti all'approvazione all'Osservatorio Ambientale di tratta. Le attività del monitoraggio ambientale sono anche riscontrabili sul sito WEB (con sezione pubblica e sezione riservata): <http://www.osservatoriambientali.it>.

Di seguito la Corografia scala 1:25.000 della variante non localizzativa M51 ANCAP oggetto della presente procedura.

Linea AV/AC Torino - Venezia -- Tratta AV/AC Brescia – Verona Lotto funzionale Brescia est – Verona (escluso nodo di Verona)
- Variante cod. M51 ANCAP –
Variante ex Art. 169 Dlgs n. 163/2006



Variante M51



Variante M51 su ortofoto

Variazioni e relativa origine: La variante consiste in:

M51-1: traslazione della linea storica

Il nuovo tracciato della linea AV/AC, in corrispondenza della proprietà ANCAP occupa il sedime attualmente in uso alla linea storica ed ai suoi attuali binari di precedenza. Conseguentemente al

nuovo tracciato della linea AV/AC, viene pertanto modificata la configurazione attuale sia della linea storica MI-VR, sia dello scalo RBN. Lo spostamento della Linea Storica richiede anche una riconfigurazione del sistema arrivi/partenze dello scalo che attualmente è costituito da 3 binari lunghi 600 m, di cui 2 elettrificati, e da un'asta di manovra di 150 m. La soluzione prevede di eliminare un binario e di allungare l'asta di manovra a 450 m in modo da permettere di movimentare un intero convoglio in ingresso/uscita dallo scalo senza bisogno di spezzarlo/comporlo in più tronconi come avviene oggi utilizzando il 3° binario del fascio arrivi/partenze. L'intervento sull'armamento della Linea Storica, si estende dalla pk 135+202 alla pk 137+492 e richiede il rifacimento dell'impianto di trazione, dell'impianto di piazzale di segnalamento, e riconfigurazioni all'apparato ACC esistente di Bombardier in funzione delle varie fasi di attivazione. La traslazione verso Verona dei binari di precedenza comporta un allungamento della stazione verso Verona di circa 700 m.

M51-2: demolizione edifici

La variante comporta la necessità di procedere alla demolizione di due edifici, anche se non sarà più necessaria quella, ben più impegnativa, degli stabilimenti ANCAP. Il primo edificio da demolire è un edificio di civile abitazione posto nell'area dello stesso stabilimento, tra la linea ferroviaria storica e via Libia. La sua demolizione era prevista anche nel PD/PE. Il secondo fabbricato è un edificio ferroviario di proprietà RFI, posto a nord ovest della stazione di Sommacampagna-Sona (FV), che attualmente ospita una centralina di RFI che sarà delocalizzata in un altro limitrofo edificio di RFI.

M51-3: interventi di modifica di opere d'arte

L'esecuzione della variante richiede di intervenire sulle seguenti opere

- 1) Sottopasso poderale SLF6: il sottopasso SLF6, ubicato a pk 144+411.857 (BP AC), è previsto per garantire la continuità al di sotto della linea AC della viabilità poderale esistente; il nuovo sottopasso è costituito da uno scatolare in c.a. di larghezza interna 4 m sotto la linea AC, la cui posizione, rispetto a quanto previsto in PD/PE è stata traslata verso nord conseguentemente.
- 2) Muro di sostegno lato B.D. L.S. da pk 135+650.200 a pk 136+102.075: per effetto della traslazione verso nord del tracciato dei binari di corsa della L.S., si prevede la demolizione del muro esistente e la realizzazione di un nuovo muro per il sostegno della piattaforma della L.S. rilocata nei confronti del 2° binario di scalo RBN adiacente. Il muro, di lunghezza complessiva pari a 452m, realizzato in c.a. gettato in opera, di altezza variabile da 0.70 m a 2.79 m e fondazioni dirette.
- 3) Sottopasso ciclopedonale SLZ7: ubicato a pk 136+853 della L.S., è previsto per garantire la continuità della pista ciclopedonale. Il sottopasso è costituito da un monolite con sezione scatolare in c.a. di larghezza interna 3 m.
- 4) Paratia lato B.D. precedenza L.S. da pk 0+621,260 a pk 0+992,744: nel tratto dal sottopasso SLZ7 a fine intervento, si prevede l'allargamento del rilevato e della piattaforma esistente lato nord per l'alloggiamento del nuovo binario di precedenza. In considerazione della presenza di proprietà private e attività industriali, al fine di non estendere le aree da occupare, si prevede la realizzazione di una paratia nel tratto da pk 0+621,260 a pk 0+992,744. La paratia è costituita nel tratto centrale da pali D1000 trivellati in c.a., ad interasse 1.10m, con cordolo in c.a. 1.20x1.0m sul quale installare la barriera A.R., mentre nel tratto iniziale e finale è costituita da pali D1200 trivellati in c.a., ad interasse 1.30m, con cordolo in c.a.

- 1.40x1.0m sul quale installare la barriera A.R. L'opera prevede inoltre un rivestimento finale dei pali con pannelli prefabbricati.
- 5) Sottopasso poderale SLF1: il sottopasso SLF1, ubicato a pk 146+506.245, è previsto per garantire la continuità al di sotto dei nuovi binari di progetto della viabilità poderale esistente; il sottopasso è costituito da tre scatolari in c.a. di larghezza interna 4 m, posizionati sotto la linea AC e sotto i 2 nuovi binari di Precedenza, e da 7 conci di muri U ad altezza variabile posizionati a nord della LS, a sud della AV, e nella zona interclusa tra le due linee.
 - 6) Sottopasso poderale SLF2: il sottopasso SLF2, ubicato a pk 146+769.891 (BP AC), è previsto per garantire la continuità al di sotto dei nuovi binari di progetto della viabilità poderale esistente; il sottopasso è costituito da uno scatolare in c.a. di larghezza interna 4m sotto la linea AC, e da 2 conci di muri U a sud della AV ad altezza variabile.
 - 7) Barriera di separazione dalla proprietà ANCAP: in corrispondenza del tratto da pk 144+981 a pk 145+344, di lunghezza 363 m, dove la variante di tracciato della linea AC è in stretto affiancamento al piazzale retrostante gli stabilimenti della ditta ANCAP, si prevede la demolizione dell'attuale recinzione, costituita da rete metallica su muretto in c.a., e la sostituzione con una barriera di separazione costituita da pannellature verticali prefabbricate in cls di altezza 4.75m (+3.0m da P.F.), supportate da montanti in acciaio di altezza 4.95 m. I montanti sono ancorati mediante tirafondi ad un cordolo di fondazione in c.a. di dimensioni 1x1m, fondato su pali trivellati in c.a. D800.
 - 8) Intervento di riprofilatura della S.P.26 "Morenica": l'inserimento dei due nuovi viadotti VIQ1 in affiancamento al viadotto esistente rende necessario un intervento di riprofilatura della viabilità attuale S.P.26 per garantire sotto i nuovi impalcati il franco minimo di 4.80 m, pari al franco attuale sotto la L.S. La riprofilatura ha inizio a circa 70 m a nord del viadotto esistente, e prevede un abbassamento della livelletta attuale di circa 40-50 cm in corrispondenza dei nuovi viadotti. A sud della L.S., la livelletta di progetto si collega con l'intervento di riprofilatura della SP26 Morenica già previsto dal P.E. nell'intervento INY4, necessario a sua volta per garantire il franco altimetrico di 4.80 al di sotto del viadotto SL93.
 - 9) Ricucitura strada campestre per via Palazzo: è prevista una ricucitura del tratto di strada campestre per accesso ai fondi di via Palazzo, soppressa a causa della traslazione verso nord della linea storica rilocata nel tratto tra il sottopasso poderale esistente e lo scalo RBN. La ricucitura della strada campestre ha uno sviluppo di 385 m, una larghezza pari a 3 m e fondo in misto stabilizzato.
 - 10) Traslazione via Libia: a seguito dello spostamento verso nord della linea AV, è possibile traslare anche via Libia che corre in stretto affiancamento sul lato sud della linea ferroviaria; tale intervento presenta un indubbio vantaggio ambientale, in quanto si riducono le superfici dell'area vincolata di Madonna del Monte occupate e si limitano i tagli di vegetazione.

M51-4: interventi su aspetti idraulici

Nel tratto da inizio intervento a pk 144+899, sono presenti fossi disperdenti lato sud del rilevato AC che ricevono sia le acque di semipiattaforma lato BP linea AC mediante embrici, sia le acque di semipiattaforma lato BD linea AC e piattaforma LS, raccolte mediante una canaletta in zona interclusa che scarica in 5 tombini D1500 sotto il rilevato AC. Nel tratto compreso tra la pk 144+899 e la pk 145+371, il sistema di smaltimento è costituito da canalette rettangolari in calcestruzzo grigliate posizionate a lato della piattaforma; il recapito finale di questo tratto è costituito da una vasca drenante posizionata alla pk 145+371, nella quale le canalette confluiscono attraverso una tubazione DN600. Nel tratto successivo, fino alla pk 145+950, sono

presenti solo le due canalette poste ai lati della piattaforma AV/AC che scaricano in una seconda vasca drenante, posizionata alla pk 145+950. Il tratto da pk 145+950 a pk 146+067 prevede la realizzazione di una canaletta posta al piede del rilevato della linea AV/AC dal lato del binario dispari, che scarica nel fosso del piazzale; dal lato del binario pari vengono invece realizzati dei fossi drenanti come già previsto nel P.E. del rilevato RI60. L'ultimo tratto, dalla pk 146+067 alla fine dell'intervento, prevede un sistema di smaltimento costituito da: una canaletta rettangolare in calcestruzzo posizionata a lato della piattaforma del binario di precedenza dispari LS che scarica in un fosso drenante in terra; una canaletta interclusa posizionata al compluvio tra il rilevato della linea storica e il rilevato della linea AV/AC, che scarica attraverso una tubazione DN1500 in un fosso drenante al piede del rilevato AV lato binario pari; una serie di fossi drenanti al piede del rilevato AV lato binario pari, invariati rispetto a quelli previsti nel Progetto Esecutivo del rilevato RI60.

Il Progetto Definitivo e quello Esecutivo presentato per Verifica di Attuazione prevedevano la demolizione e la rilocalizzazione degli stabilimenti della proprietà ANCAP, poiché il tracciato della linea AV/AC insiste sul suo sedime. La variante di tracciato in oggetto ha l'obiettivo principale di preservare gli stabilimenti ANCAP nel sito attuale e ovviare alla problematica della tempistica della loro rilocalizzazione, mantenendo al tempo stesso le caratteristiche funzionali della linea AC e della linea storica esistente. Ciò poiché, come argomentato nel capitolo 2 del volume 01, il GC si è trovato nella impossibilità accertata, nonostante gli sforzi profusi, di dare attuazione alla delocalizzazione di ANCAP atteso che:

- da un lato, è mancato il consenso e la fattiva collaborazione di ANCAP;
- dall'altro, stando a quanto riferito da ANCAP, il principale ostacolo alla delocalizzazione attiene alla circostanza che il passaggio dal vecchio al nuovo stabilimento determinerebbe una plusvalenza insostenibile (dell'ordine di decine di milioni di euro) tale da impedire la prosecuzione della stessa attività dell'impresa, in contraddizione con le stesse finalità che la prescrizione mirava a conseguire.

È stato dunque necessario proporre una modifica progettuale che consentisse di perseguire la finalità delle prescrizioni CIPE nella misura in cui spostando la linea AV/AC verso nord all'interno del sedime ferroviario, si riesce ad evitare la demolizione dello stabilimento ANCAP, consentendo di evitare la sua ricollocazione in altro sito, salvaguardando in ultima analisi la realtà imprenditoriale e la forza lavoro ivi impiegata.

Come si evince dalla sintesi degli esiti dell'analisi ambientale condotta dal Proponente e relativa alle due fasi di costruzione e di esercizio, il giudizio di potenziale interferenza ambientale delle modifiche non localizzative relative alla variante M51 – ANCAP esaminate è risultato nullo sia nella fase di cantiere sia nella fase di esercizio:

FASE DI CANTIERE											
SUBVARIANTI		Interferenza acque superficiali	Interferenza flora, fauna e habitat naturali	Interferenza beni storici, architettonici, naturali e paesaggistici	Interferenza suolo/sottosuolo	Interferenza acque sotterranee	Interferenza atmosfera	Interferenza rumore	Interferenza vibrazioni	Interferenza elettromagnetismo	Interferenza salute pubblica
RIF	DESCRIZIONE										
M51	Traslazione dei binari AV/AC a nord e mantenimento dello stabilimento ANCAP	0	0	1	-1	-1	-1	-1	-1	0	-1
1	Significatività dell'impatto globale sulla componente - Fase di cantiere	0	0	1	-1	-1	-1	-1	-1	0	-1
	Giudizio complessivo di significatività della variante - Fase di cantiere	0		NULLO							

FASE DI ESERCIZIO											
SUBVARIANTI		Interferenza acque superficiali	Interferenza flora, fauna e habitat naturali	Interferenza beni storici, architettonici, naturali e paesaggistici	Interferenza suolo/sottosuolo	Interferenza acque sotterranee	Interferenza atmosfera	Interferenza rumore	Interferenza vibrazioni	Interferenza elettromagnetismo	Interferenza salute pubblica
RIF	DESCRIZIONE										
M51	Traslazione dei binari AV/AC a nord e mantenimento dello stabilimento ANCAP	0	1	1	1	-1	0	-2	-2	0	0
1	Significatività dell'impatto globale sulla componente - Fase di esercizio	0	1	1	1	-1	0	-2	-2	0	0
	Giudizio complessivo di significatività della variante - Fase di esercizio	0		NULLO							

In particolare, si sono evidenziati impatti positivi in termini di consumo di suolo, flora, fauna e habitat naturale, per via del mancato spostamento dello stabilimento ANCAP e degli ulteriori interventi di mitigazione a verde introdotti nella variante, rispetto al PE. Gli unici impatti, comunque contenuti, sono stati attribuiti alla produzione di rumori e vibrazioni in fase di esercizio nei confronti di alcuni ricettori, che sono comunque essere minimizzati attraverso l'applicazione di interventi di mitigazione.

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 della variante, ai sensi del comma 4 art. 169 del D.Lgs 163/2006 e s.m.i. del progetto esecutivo "Linea AV/AC Milano – Verona - Tratta AV/AC Brescia – Verona Lotto funzionale Brescia est – Verona (escluso nodo di Verona) - Variante cod. M51 – ANCAP;

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 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 la proposta di Variante relativa al progetto "Linea AV/AC Torino – Venezia - Tratta AV/AC Brescia – Verona - Lotto funzionale Brescia est – Verona (escluso nodo di Verona) – Variante cod. M51 ANCAP " sia approvata direttamente dal Soggetto Aggiudicatore.

Il Presidente della Commissione

Cons. Massimiliano Atelli

Linea AV/AC Torino - Venezia -- Tratta AV/AC Brescia – Verona Lotto funzionale Brescia est – Verona (escluso nodo di Verona)
- Variante cod. M51 ANCAP –
Variante ex Art. 169 Dlgs n. 163/2006