



Ministero della Transizione Ecologica

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

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

*** * ***

Parere n. 128 del 6 luglio 2021

Progetto:	<p><i>Variante ex Art. 169 Dlgs n. 163/2006</i></p> <p><i>Linea AV/AC Torino – Venezia Tratta AV/AC Milano – Verona Lotto funzionale Brescia est – Verona (escluso nodo di Verona) Varianti cod. V4, V15</i></p> <p>ID_VIP 6084</p>
Proponente:	<p><i>CEPAV Due — Consorzio Eni per l'Alta Velocità</i></p>

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

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;
- 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. n. PRE/44700 del 3/05/2021, acquisita dalla Direzione Generale per la Crescita e la Qualità dello Sviluppo (di seguito Direzione) al prot. MATTM-49359 del 10/05/2021, , 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 Lotto Costruttivo 2 cod. V4, V15”;
- con nota prot. MATTM/50745 del 13/05/2021, acquisita al prot. CTVA/2482 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), Varianti cod. V4, V15” sulla base della documentazione inviata dal Proponente;
- con la prot. MATTM50746 del 13/05/2021, acquisita al prot. CTVA/2477 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) (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. 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 l 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
- con Parere n. 105 del 7/06/2021 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 non localizzative M1 e M44 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. 106 del 7/06/2021 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 la proposta di variante non localizzative M51- ANCAP relativA al progetto esecutivo dell'opera "*Linea AV/AC Torino - Venezia, Tratta Milano - Verona, Lotto funzionale Brescia est – Verona*" possa 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.
- 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. 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.

Con i precedenti pareri della Commissione n. 3045 del 14.06.2019, n. 3351 del 23.04.2020, n. 67 del 5/3/2021, n. 105 del 7/06/2021 e n. 106 del 7/06/2021, sono state analizzate 42 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 i pareri della Commissione n. 21 del 30/11/2021 e n. 61 del 15/2/2021 sono state analizzate le proposte di varianti localizzative V3 e V7 e V2, V5 e V12, rispettivamente 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 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 ulteriori n.2 varianti localizzative codificate V4 e V15 relative al lotto costruttivo n. 2. Tali varianti sono localizzative in quanto ai sensi del comma 3 dell'art. 169 del Dlgs 163/2006 risultano, in parte, esterne al corridoio individuato dal CIPE in sede di approvazione del progetto ai fini urbanistici (vincolo reiterato da ultimo con Delibera CIPE del 01 maggio 2016) o comunque alle zone di rispetto previste dall'art. 12, comma 2, del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, di cui al DPR 8 giugno 2001, n. 327, e successive modifiche ed integrazioni.

- V4: riposizionamento PJ2 e cabina MT/BT nel comune di Mazzano;
- V15: attraversamento di Via Cavour.

Dette varianti localizzative sono sottoposte all'iter previsto dai commi 3 e 5, art. 169 del Dlgs 163/2006.

Nello specifico, la variante localizzativa V4 consiste nel riposizionamento del fabbricato PJ2 e della cabina Enel MT/BT per l'inserimento del bivio a raso su Brescia Est necessario ad

assicurare la funzionalità della tratta nelle more del quadruplicamento Brescia Centrale - Brescia Est. Essa deriva dalla prescrizione n.42 della Delibera CIPE.

La variante localizzativa V15 consiste nell'attraversamento di Via Cavour e a sua volta contempla 5 subvarianti:

- V15-1: consiste nell'eliminazione del cavalcavia di Via Cavour (prescrizione n.180 Delibera CIPE);
- V15-2: consiste nella realizzazione di un nuovo sottovia poderale in sostituzione del cavalcavia di Via Cavour (prescrizione n.180 Delibera CIPE);
- V15-3: consiste nella realizzazione di una nuova strada di ricucitura a sud del nuovo sottovia fino a Via Cavour (prescrizione n.181 Delibera CIPE);
- V15-4: consiste nella riqualificazione della viabilità esistente a nord del nuovo sottovia poderale tra Via Manzoni e Via Cavour (prescrizione n.181 Delibera CIPE);
- V15-5: consiste nella realizzazione di una nuova rotatoria su via Cavour (prescrizione n.181 Delibera CIPE).

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 delle singole n.2 varianti, 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 (M1, M44)", 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 (esuberano 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>.

Il Lotto costruttivo 2 è oggetto di Verifica di Attuazione ex Art. 185 cc. 6 e 7 del Dlgs 163/2006, attivata con procedura separata (identificata con ID 5441), ed è necessario che le valutazioni presentate con la presente procedura siano correlate ai diversi aspetti trattati in altri elaborati di progetto esecutivo, con indicazione esplicita dell'elaborato di riferimento.

Di seguito la corografia scala 1:25.000 delle n.2 varianti localizzative appartenenti al Lotto costruttivo 2 nella quale è riportata l'indicazione delle varianti oggetto della presente procedura.

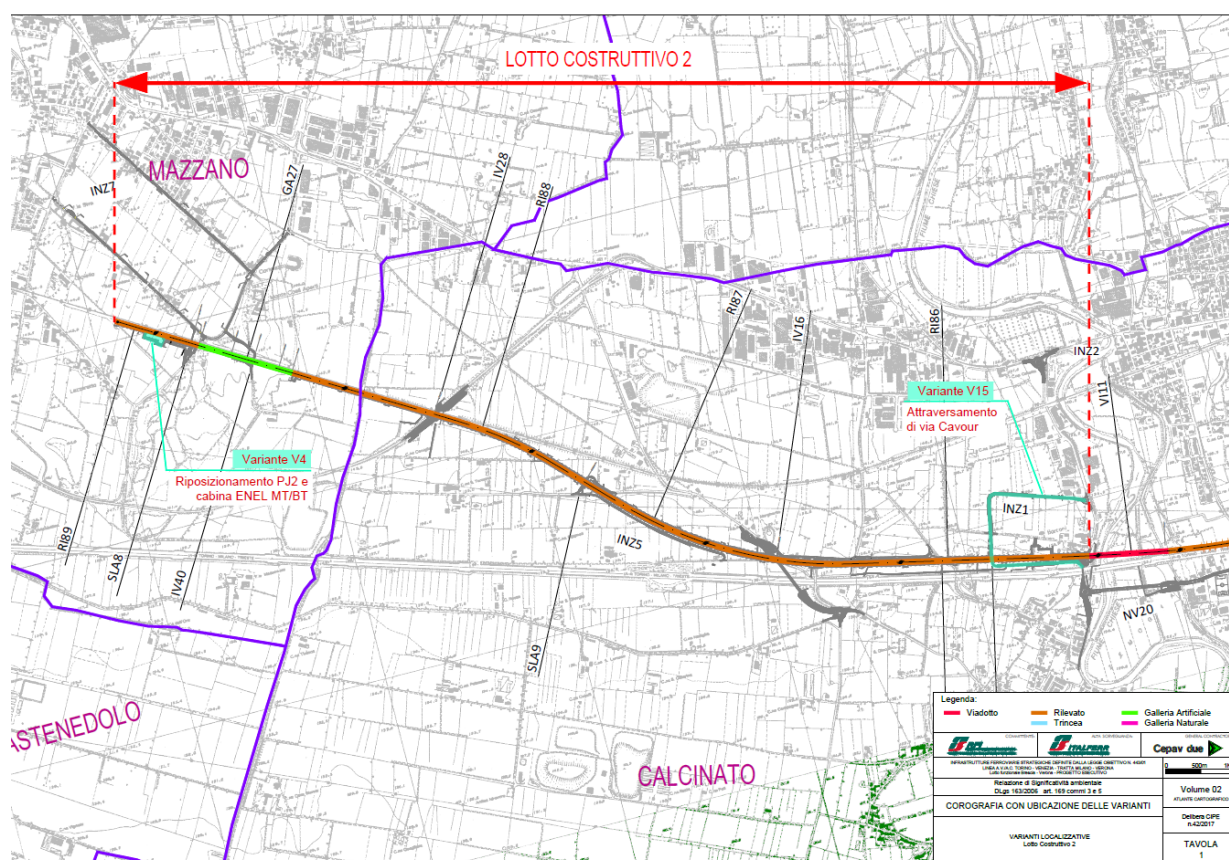


Figura 1 Individuazione varianti nell'ambito del progetto complessivo V4 e V15

Variante: V4 – riposizionamento PJ2 e cabina MT/BT nel comune di Mazzano (l.c.2)

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

Località: Comune di Mazzano (BS)

Nello specifico, la variante V4 consiste nel riposizionamento del fabbricato PJ2 e della cabina ENEL MT/BT, ubicati in accostamento a sud della esistente linea ferroviaria storica Milano-Venezia.

Variazioni e relativa origine:

La variante è originata dalla eliminazione dello “shunt” di Brescia, come stabilito nella Delibera CIPE n. 42 del 10.07.2017. In particolare, il riposizionamento dipende dall’inserimento del bivio a raso su Brescia Est necessario ad assicurare la funzionalità della tratta nelle more del completamento del quadruplicamento Brescia Centrale-Brescia Est.

Nella figura seguente (Figura 2) in blu il progetto definitivo del 2014 e in rosso il progetto esecutivo del 2017, in verde il limite del corridoio urbanistico e in linea verde tratteggiata il limite della fascia preordinata agli espropri. Nella Figura 3 le opere in progetto su ortofoto.

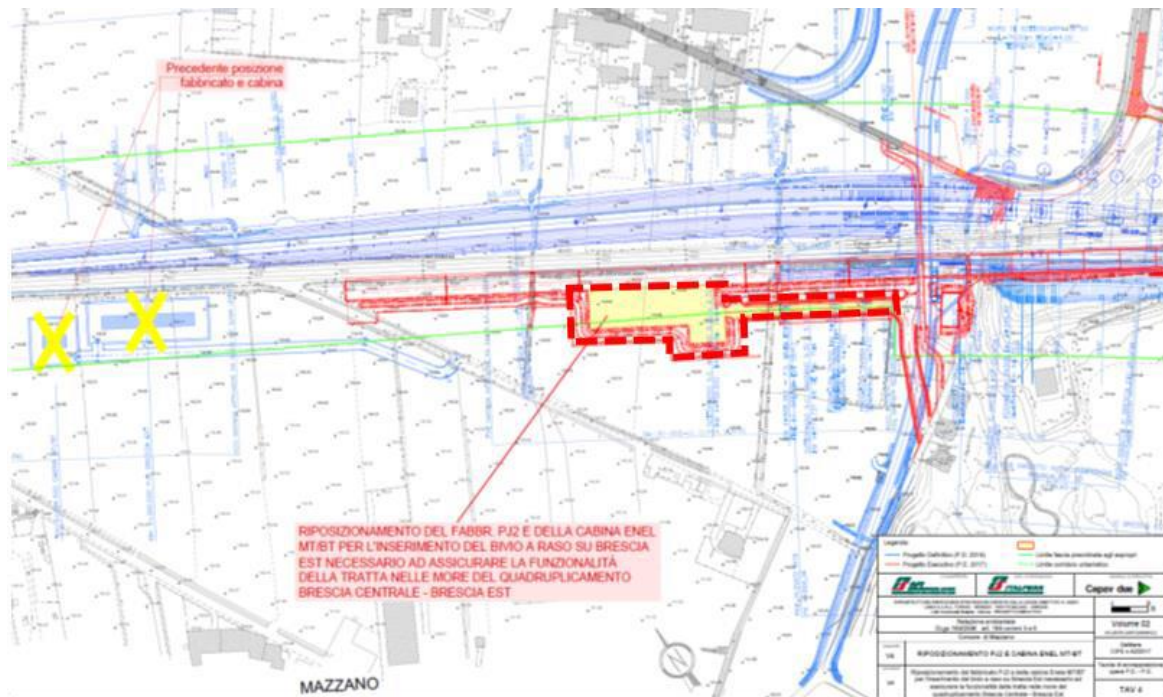


Figura 2 Variante V4: Confronto progetto definitivo di CDS e progetto di variante – da Relazione Ambientale per le opere in variante - Atlante cartografico



Figura 3 Variante V4: opere in progetto su ortofoto (cfr. IN0R11EE2PXIM000007A_01)

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 localizzative relative alla variante V4 esaminate che si originano soprattutto dalle prescrizioni CIPE contenute nella Delibera n.42/2017 (GC-IF PU49c), è risultato nullo sia nella fase di realizzazione 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										
V4	riposizionamento del fabbricato PJ2 e della cabina Enel MT/BT per l'inserimento del bivio a raso su Brescia Est necessario ad assicurare la funzionalità della tratta nelle more del quadruplicamento Brescia Centrale - Brescia Est	-1	-1	-1	-1	0	-1	-1	-1	0	-1
	<i>Significatività dell'impatto globale sulla componente Fase di cantiere</i>	-1	-1	-1	-1	0	-1	-1	-1	0	-1
1	<i>Giudizio complessivo di significatività della variante - Fase di cantiere</i>	0		NULLO							
	Legenda Gradi di giudizio significatività della potenziale interferenza	Positivo (+1)		Nullo (0)			Trascurabile (-1, -2)		Moderato (da -3 a -6)		Significativo (da -7 a -9)

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										
V4	riposizionamento del fabbricato PJ2 e della cabina Enel MT/BT per l'inserimento del bivio a raso su Brescia Est necessario ad assicurare la funzionalità della tratta nelle more del quadruplicamento Brescia Centrale - Brescia Est	0	-1	-2	0	0	0	0	0	0	
	<i>Significatività dell'impatto globale sulla componente - Fase di esercizio</i>	0	-1	-2	0	0	0	0	0	0	
1	<i>Giudizio complessivo di significatività della variante - Fase di esercizio</i>	0		NULLO							
	Legenda Gradi di giudizio significatività della potenziale interferenza	Positivo (+1)		Nullo (0)			Trascurabile (-1, -2)		Moderato (da -3 a -6)		Significativo (da -7 a -9)

La modifica introdotta nell'ambito del Progetto Esecutivo consta sostanzialmente nel riposizionamento del fabbricato PJ2 e della cabina Enel MT/BT su nuova area/piazzale delocalizzandoli in direzione est a circa 300 m dalla posizione originaria prevista dal Progetto Definitivo. Tale modifica può essere pertanto considerata come nuova opera minore

L'area interessata dai lavori di realizzazione della variante V4 è caratterizzata dalla presenza di numerosi corsi idrici superficiali di varia entità e portata (reticolo idrico minore di competenza comunale e di competenza dei consorzi di bonifica, oltre ai canali per l'irrigazione di dettaglio). Globalmente sia l'opera prevista nel PD che l'opera di variante prevista dal PE interferiscono i medesimi corsi idrici superficiali. In applicazione della metodologia proposta nonché degli approfondimenti valutativi condotti dal Proponente, complessivamente i potenziali impatti attribuibili alla variante di PE nel suo complesso, rispetto al PD, sia nella fase di realizzazione che nella fase di esercizio sono risultati nulli. La progettazione idraulica di PE prevede la risoluzione puntuale delle interferenze idrauliche che si verificano. Il rilevato ferroviario in progetto RI89 interferisce con diversi canali, gestiti dal Consorzio di Bonifica del Chiese, e canalette private. Nel trattato in cui la variante affianca tale rilevato RI89 le interferenze risultano già gestite nell'ambito del progetto dello stesso rilevato, tramite la realizzazione di tombini di attraversamento (IN10353 e IN10354).

In merito alle caratteristiche principali della componente ambientale flora, fauna, habitat naturali emerge che, dagli approfondimenti effettuati sulla base delle informazioni bibliografiche analizzate dal Proponente, nell'area interessata dai lavori di realizzazione dell'opera della variante V4 e sulle aree immediatamente limitrofe, non si rileva la presenza di elementi di particolare rilevanza ecologica, a scala locale. Le interferenze apportate dall'opera (realizzazione fabbricato PJ e cabina Enel e adeguamento viabilità) sono considerate di entità trascurabile poiché essa comporta una limitata estensione dell'area interferita, un limitato consumo di suolo agricolo e nessuna perdita di habitat naturali. Il Proponente, in ogni caso, così come per il PD, ha previsto le stazioni di monitoraggio già attive come rappresentative per l'area di riferimento.

Complessivamente le opere oggetto della variante V4 non interferiscono con aree di interesse architettonico, naturale e paesaggistico.

Con riferimento alle risultanze dell'analisi sul suolo, l'impatto sulla componente in fase di cantiere è ritenuto trascurabile e nullo in fase di esercizio, considerando che l'opera non interferisce con siti contaminati noti e tenuto conto degli accorgimenti che saranno applicati, in accordo al PUT DM 161/12 approvato, anche con riferimento alle attività di ripristino delle aree occupate temporaneamente.

L'area interessata dai lavori di realizzazione della variante V4 è caratterizzata dalla presenza di una falda con quote lontane dal p.c. tali da rendere in generale la variante oggetto di studio ad impatto nullo. Inoltre, l'opera risulta oggetto del piano di monitoraggio ambientale tramite il monitoraggio di appositi piezometri (posti sia a monte che a valle), sia in corso d'opera che in fase di post operam.

In merito alla componente atmosfera, sulla base della metodologia proposta dal Proponente nonché degli approfondimenti valutativi condotti dallo stesso, i potenziali impatti attribuibili all'intervento sia nella fase di realizzazione (considerando l'applicazione di interventi mitigativi ordinari per attività di cantieri sostenibili) che nella fase di esercizio sono risultati trascurabili.

Tra gli accorgimenti/azioni atti a limitare fenomeni di produzione/dispersione di sostanze polverulente che il Proponente considera sono (ed applicati qualora ritenuto necessario):

- transito a velocità contenute dei mezzi pesanti circolanti all'interno dell'area di cantiere (aree non asfaltate) al fine di ridurre al minimo fenomeni di risospensione del particolato;
- spegnimento dei macchinari durante le fasi di non attività;
- utilizzo di mezzi/autoveicoli recenti, conformi alla direttiva Euro V e VI, che garantiscono minori emissioni di sostanze inquinanti in atmosfera (coefficienti di emissione forniti dal modello COPERT IV dimostrano che veicoli pesanti appartenenti alle suddette categorie riducono emissioni di PM10 e NOx di circa l'80% rispetto a veicoli appartenenti alle categorie precedenti Euro III, II, ecc.);
- copertura dei carichi durante le fasi di trasporto;
- umidificazione delle aree soggette a lavorazioni comportanti produzione di materiali polverulenti (eventuali zone di cumulo materiali ecc.);
- adeguato utilizzo delle macchine movimento terra (limitazione delle altezze di caduta del materiale movimentato e attenzione durante le fasi di carico dei camion);
- posizionamento di barriere antipolvere mobili costituite da tessuto-non-tessuto ad elevato coefficiente di abbattimento di polveri.

In merito alla componente rumore e vibrazioni, sulla base della metodologia proposta dal Proponente nonché degli approfondimenti valutativi condotti dallo stesso, i potenziali impatti attribuibili all'intervento sia nella fase di realizzazione (considerando l'applicazione di interventi mitigativi ordinari per attività di cantieri sostenibili) che nella fase di esercizio sono risultati trascurabili.

In merito alla componente salute pubblica, sulla base della metodologia proposta dal Proponente nonché degli approfondimenti valutativi preliminari condotti dallo stesso, relativi alla valutazione della possibile alterazione/peggioramento della qualità dell'aria potenzialmente inalata dai possibili ricettori residenziali più esposti, sono risultati trascurabili i potenziali impatti attribuibili all'intervento sia nella fase di realizzazione che nella fase di esercizio, in virtù dell'assenza di nuovi indotti di traffico veicolare.

Come si evince dalla sintesi degli esiti dell'analisi ambientale condotta dal Proponente e relativa alle due fasi di cantiere e di esercizio saranno adottate tutte le misure mitigative previste per i lavori delle opere AV/AC e definite nella documentazione "dossier di cantiere". Tali documenti hanno integrato la documentazione relativa alla cantierizzazione dei lavori per tenere conto delle specifiche prescrizioni formulate dal CIPE e sono stati sottoposti alla procedura di verifica di attuazione (IDVIP-4370). In particolare, il Proponente riporta che:

- in riferimento al traffico sulla rete stradale interessata dai lavori, al fine di arrecare le minori interferenze possibili, le interruzioni/limitazioni del traffico saranno concordate nelle modalità e nelle tempistiche con gli enti preposti, condividendo il programma e i percorsi alternativi;
- sarà garantita sempre la continuità della distribuzione irrigua e quella delle acque di scolo;

- sarà evitata mediante opportuni accorgimenti la possibilità che avvengano dispersioni in alveo di calcestruzzo, fango bentonico, idrocarburi, oli e reflui civili, inoltre sarà evitato lo sversamento del materiale terroso nei canali limitrofi alle aree di lavoro;
- anche presso le aree occupate temporaneamente verranno adottati gli accorgimenti previsti in precedenza;
- al fine di limitare le interferenze sulla fauna, si adotteranno impianti a luce direzionata, senza dispersione del fascio di illuminazione, e lampade a basso impatto ecologico-
- con riferimento alle aree occupate solo temporaneamente per la realizzazione delle opere e ad eccezione di quelle aree per le quali risulti approvato/previsto un nuovo utilizzo, al fine di minimizzare l'impatto, è previsto che al termine dei lavori tutte queste aree siano ripristinate nella situazione *ante operam* con restituzione ad uso agricolo. Nel ripristino di ogni area saranno ricostituite le formazioni lineari eventualmente eliminate o danneggiate, e si procederà secondo le seguenti modalità: pulizia delle superfici da materiali di risulta dei cantieri, impiegando eventualmente una benna vagliante; riprofilatura del terreno secondo le pendenze del progetto; aratura fino a 40 cm di profondità. Sarà curato particolarmente il riposizionamento degli orizzonti pedologici ripristinando le condizioni fisico chimiche del suolo interessato (anche tramite abbondanti concimazioni organiche, sovesci, ecc), in modo da restituire i terreni ai proprietari in condizioni agronomiche ottimali.

Nel caso di eventuale utilizzo di fanghi di perforazione si adotteranno misure tali da non ridurre la permeabilità nelle formazioni litologiche interessate: le interferenze idrauliche del progetto in corrispondenza del reticolo idrico esistente sono analizzate e gestite nel progetto idraulico del PE in cui è previsto che sarà garantita sempre la continuità della distribuzione irrigua e quella delle acque di scolo; o sarà evitata mediante opportuni accorgimenti la possibilità che avvengano dispersioni in alveo di calcestruzzo, fango bentonico, idrocarburi, oli e reflui civili, inoltre sarà evitato lo sversamento del materiale terroso nei canali limitrofi alle aree di lavoro; anche presso le aree occupate temporaneamente verranno adottati gli accorgimenti previsti sopra.

Le acque meteoriche decadenti dalle aree del fabbricato PJ2 e della Cabina ENEL verranno raccolte tramite un sistema di embrici confluenti ai piedi del rilevato affiancato RI89. Il progetto esecutivo prevede che le acque meteoriche decadenti dalla variante vengano recapitate su suolo e non in corpo idrico superficiale.

Variante: V15 – eliminazione del cavalcavia di Via Cavour nel comune di Calcinato (l.c.2) e la realizzazione di viabilità alternativa di collegamento nord-sud ed est-ovest

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

Località: Comune di Calcinato (BS)

Variazioni e relativa origine:

La variante è originata da richiesta del Comune di Calcinato, della Regione Lombardia e del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, formulata nell'ambito della Conferenza di servizi, concordata nel verbale di accordo sottoscritto il 24.10.2016, e recepita, come prescrizione n. 180, nella Delibera CIPE n. 42 del 10.07.2017.

Nello specifico, la variante V15 consiste in n.5 subvarianti:

- V15-1: eliminazione del cavalcavia di Via Cavour
- V15-2: realizzazione di nuovo sottovia poderale in sostituzione del cavalcavia di Via Cavour
- V15-3: realizzazione di nuova strada di ricucitura a sud del nuovo sottovia fino a Via Cavour
- V15-4: riqualificazione di viabilità esistente a nord del nuovo sottovia poderale tra V. Manzoni e V. Cavour
- V15-5: realizzazione di nuova rotonda su Via Cavour

Nella figura seguente (Figura 4) in blu il progetto definitivo del 2014 e in rosso il progetto esecutivo del 2017, in verde il limite del corridoio urbanistico e in linea verde tratteggiata il limite della fascia preordinata agli espropri. Nella Figura 5 (Figura 3) le opere in progetto su ortofoto.

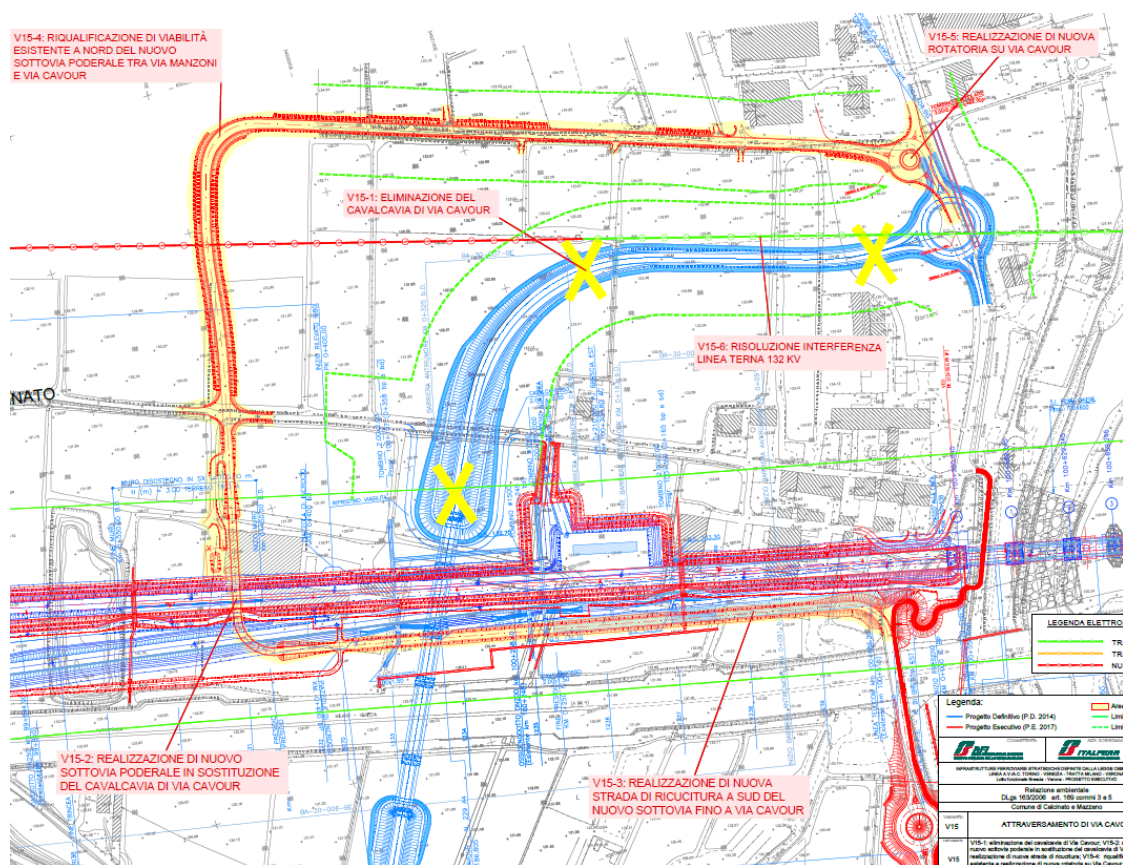


Figura 4 Variante V15 – Confronto progetto definitivo di CDS e progetto di variante – (cfr. IN0R11EE2PXIM000007A_01)

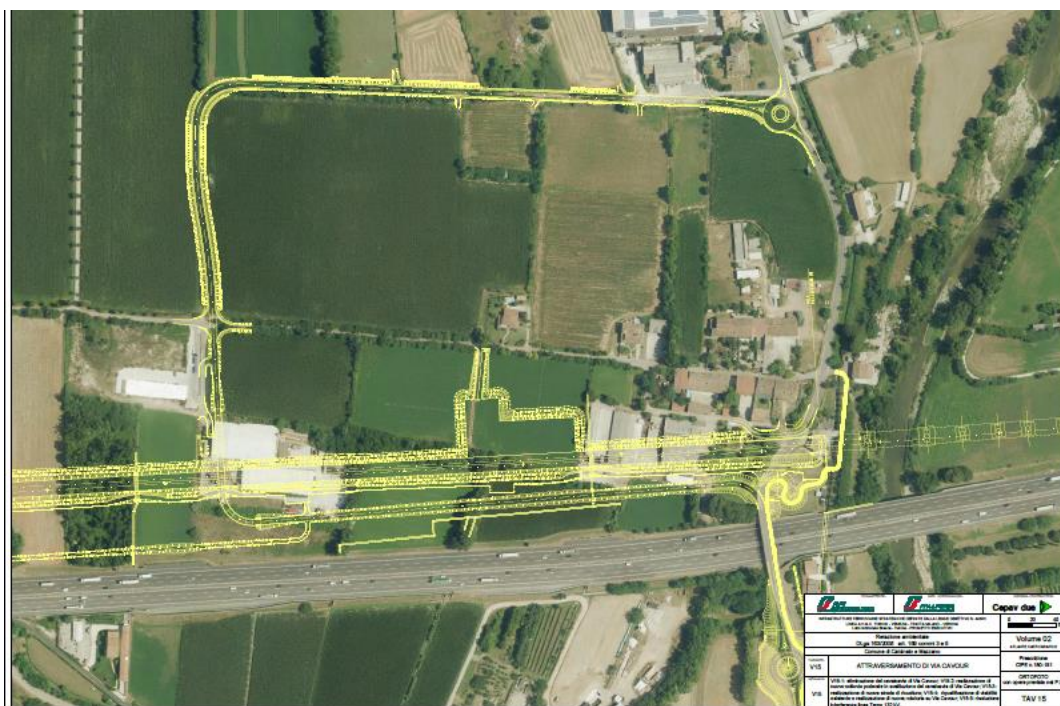


Figura 5 Variante V15 – Ubicazione su ortofoto (cfr. IN0R11EE2PXIM000007A_)

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 localizzative relative alla variante V15 esaminate che si originano soprattutto dalle prescrizioni CIPE contenute nella Delibera n. 42/2017 (nn.180 e 181), è risultato positivo 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										
V15-1	eliminazione del cavalcavia di Via Cavour	1	1	1	1	0	1	1	1	0	1
V15-2	realizzazione di nuovo sottovia podereale in sostituzione del cavalcavia di Via Cavour	0	0	1	-1	0	-2	-2	-2	0	-2
V15-3	realizzazione di nuova strada di ricucitura a sud del nuovo sottovia fino a Via Cavour	-2	-1	-1	-1	0	-2	-2	-2	0	-2
V15-4	riqualificazione di viabilità esistente a nord del nuovo sottovia podereale tra V. Manzoni e V. Cavour	-2	-1	-1	-1	0	-1	-1	-1	0	-1
V15-5	realizzazione di nuova rotondina su Via Cavour	0	1	1	0	0	-2	-2	-2	0	-2
1 <i>Significatività dell'impatto globale sulla componente - Fase di cantiere</i>		0	1	1	1	0	0	0	0	0	0
1 <i>Giudizio complessivo di significatività della variante - Fase di cantiere</i>		1		POSITIVO							
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										
V15-1	eliminazione del cavalcavia di Via Cavour	0	1	1	1	0	1	1	1	0	1
V15-2	realizzazione di nuovo sottovia podereale in sostituzione del cavalcavia di Via Cavour	0	0	1	-1	0	0	0	0	0	0
V15-3	realizzazione di nuova strada di ricucitura a sud del nuovo sottovia fino a Via Cavour	0	-2	-2	-1	0	-2	-2	-2	0	-2
V15-4	riqualificazione di viabilità esistente a nord del nuovo sottovia podereale tra V. Manzoni e V. Cavour	0	-2	-2	0	0	-1	-1	-1	0	-1
V15-5	realizzazione di nuova rotonda su Via Cavour	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0
1	<i>Significatività dell'impatto globale sulla componente - Fase di esercizio</i>	0	1	1	1	0	1	1	1	0	1
	<i>Giudizio complessivo di significatività della variante - Fase di esercizio</i>	1		POSITIVO							
	Legenda Gradi di giudizio significatività della potenziale interferenza	Positivo (+1)		Nulla (0)		Trascurabile (-1, -2)		Moderato (da -3 a -6)		Significativo (da -7 a -9)	

Con riferimento alla componente ambientale acque superficiali, sulla base della metodologia proposta dal Proponente nonché degli approfondimenti valutativi condotti dallo stesso, La variante progettuale per l'attraversamento di Via Cavour non comporta un maggiore impatto sulle acque superficiali sia durante la fase di realizzazione delle opere sia in fase di esercizio. Il cavalcavia previsto in precedenza infatti interferiva con il reticolo idrico presente in vari punti, sia nella zona delle pile che nella zona della rotonda su V. Cavour. La nuova soluzione invece prevede la realizzazione di un sottopasso in una zona che non interferisce con il reticolo idrico e la nuova rotonda di dimensioni ridotte non interferisce direttamente con la roggia presente ad est di V. Cavour.

In merito alle caratteristiche principali della componente ambientale flora, fauna, habitat naturali emerge che, dagli approfondimenti effettuati sulla base delle informazioni bibliografiche analizzate dal Proponente, nell'area interessata dai lavori di realizzazione dell'opera della variante V15 e sulle aree immediatamente limitrofe, non si rileva la presenza di elementi di particolare rilevanza ecologica, a scala locale. Il Proponente, in ogni caso, così come per il PD, ha previsto le stazioni di monitoraggio già attive come rappresentative per l'area di riferimento.

L'eliminazione del cavalcavia di Via Cavour previsto nel Progetto Definitivo (V15-1) sostituito con la realizzazione del sottovia e dei relativi interventi di adeguamento della viabilità di ricucitura nel Progetto Esecutivo (V15-2, V15-3, V15-4 e V15-5), comporterà verosimilmente per il paesaggio una diminuzione degli impatti sia in fase di realizzazione dell'opera che in fase di esercizio.

In merito alla componente suolo, sulla base della metodologia proposta dal Proponente nonché degli approfondimenti valutativi condotti dallo stesso, l'impatto sulla componente in fase di costruzione e di esercizio è ritenuto positivo, perché in generale l'eliminazione del cavalcavia di Via Cavour e la realizzazione del sottovia e dei relativi interventi di adeguamento della

viabilità di ricucitura, comportano per il suolo una diminuzione degli impatti sia in fase di realizzazione dell'opera che in fase di esercizio.

La variante progettuale per l'attraversamento di Via Cavour non comporta un maggiore impatto sulle acque sotterranee sia durante la fase di realizzazione delle opere sia in fase di esercizio, non richiedendo né perforazioni né fondazioni profonde.

In merito alla componente atmosfera, sulla base della metodologia proposta dal Proponente nonché degli approfondimenti valutativi condotti dallo stesso relativi alla dispersione di materiale polverulento durante l'attività di cantiere e di ricaduta di inquinanti atmosferici da traffico veicolare post-operam, con particolare riferimento ai possibili ricettori residenziali più esposti, il Proponente dichiara che è possibile valutare trascurabili i potenziali impatti attribuibili all'intervento sia nella fase di realizzazione (valutati considerando cautelativamente l'intervento come ex-novo nelle condizioni con e senza l'applicazione di interventi mitigativi ordinari per attività di realizzazione di opere viarie) che nella fase di esercizio, soprattutto in virtù dell'assenza di nuovi indotti di traffico veicolare. Complessivamente, dal raffronto condotto dal Proponente dell'intervento proposto nell'originario Progetto Definitivo (sub-variante 15-1 opera oggi stralciata) con quanto definito dall'attuale Progetto Esecutivo (sub-varianti 15-2+15-3+5-4+15-5), l'attribuzione dei pesi specifici ai singoli giudizi ha portato verosimilmente ad una valutazione di entità positiva delle modifiche introdotte, dovute a nuove condizioni migliorative apportate in termini generali dal Progetto Esecutivo che si concretizzano, per la componente in oggetto, nella limitazione di attraversamento nord-sud al solo traffico locale con viabilità esterna dedicata che allontana le ridotte sorgenti emmissive (rispetto al Progetto Definitivo) dai ricettori dell'abitato della località Barconi;

In merito alla componente rumore e vibrazioni, sulla base della metodologia proposta dal Proponente nonché degli approfondimenti valutativi condotti dallo stesso relativi all'attività di cantiere e alla propagazione del rumore da traffico veicolare da traffico veicolare post-operam con particolare riferimento ai possibili ricettori residenziali più esposti, il Proponente dichiara che è possibile valutare verosimilmente trascurabili i potenziali impatti attribuibili all'intervento sia nella fase di realizzazione (valutati considerando cautelativamente l'intervento come ex-novo nelle condizioni con e senza l'applicazione di interventi mitigativi ordinari per attività di realizzazione di opere viarie) che nella fase di esercizio, soprattutto in virtù dell'assenza di nuovi indotti di traffico veicolare. Complessivamente, raffrontando l'intervento proposto nell'originario Progetto Definitivo (sub-variante 15-1 opera oggi stralciata) con quanto definito dall'attuale Progetto Esecutivo (sub-varianti 15-2+15-3+5-4+15-5), l'attribuzione dei pesi specifici ai singoli giudizi ha portato verosimilmente ad una valutazione di entità positiva delle modifiche introdotte, dovute alle nuove condizioni migliorative apportate in termini generali dal Progetto Esecutivo che si concretizzano, per la componente in oggetto, nella limitazione di attraversamento nord-sud al solo traffico locale con viabilità esterna dedicata che allontana le ridotte sorgenti emmissive (rispetto al Progetto Definitivo) dai ricettori dell'abitato della località Barconi.

In merito alla componente salute pubblica, sulla base della metodologia proposta dal Proponente nonché degli approfondimenti valutativi preliminari condotti dallo stesso, relativi alla valutazione della possibile alterazione/peggioramento della qualità dell'aria potenzialmente inalata dai possibili ricettori residenziali più esposti, sono risultati trascurabili i potenziali impatti attribuibili all'intervento sia nella fase di realizzazione che nella fase di esercizio, in virtù dell'assenza di nuovi indotti di traffico veicolare. Complessivamente, raffrontando l'intervento proposto nell'originario Progetto Definitivo (sub-variante 15-1 opera oggi

stralciata) con quanto definito dall'attuale Progetto Esecutivo (sub-varianti 15-2+15-3+5-4+15-5), l'attribuzione dei pesi specifici ai singoli giudizi ha portato verosimilmente ad una valutazione di entità positiva delle modifiche introdotte, dovute alle nuove condizioni migliorative apportate in termini generali dal Progetto Esecutivo che si concretizzano nella limitazione di attraversamento nord-sud al solo traffico locale con viabilità esterna dedicata che allontana le ridotte sorgenti emissive (rispetto al Progetto Definitivo) dai ricettori dell'abitato della località Barconi

Come si evince dalla sintesi degli esiti dell'analisi ambientale condotta dal Proponente e relativa alle due fasi di costruzione e di esercizio, in fase di costruzione per la variante V15 saranno adottate tutte le misure mitigative previste per i lavori delle opere AV/AC e definite nella documentazione "dossier di cantiere". Tali documenti hanno integrato la documentazione relativa alla cantierizzazione dei lavori per tenere conto delle specifiche prescrizioni formulate dal CIPE e sono stati sottoposti alla procedura di verifica di attuazione (IDVIP-4370). In particolare, il Proponente riporta che:

- in riferimento al traffico sulla rete stradale interessata dai lavori, al fine di arrecare le minori interferenze possibili, le interruzioni/limitazioni del traffico saranno concordate nelle modalità e nelle tempistiche con gli enti preposti, condividendo il programma e i percorsi alternativi;
- la variante interferisce direttamente con alcuni tratti della Roggia Calcinatella e con alcuni canali irrigui; il PE (planimetria INOR12EE2PZRI8604003A) adotta tutti gli accorgimenti per la risoluzione di tali interferenze;
- sarà garantita sempre la continuità della distribuzione irrigua e quella delle acque di scolo;
- sarà evitata mediante opportuni accorgimenti la possibilità che avvengano dispersioni in alveo di calcestruzzo, fango bentonico, idrocarburi, oli e reflui civili, inoltre sarà evitato lo sversamento del materiale terroso nei canali limitrofi alle aree di lavoro;
- al fine di limitare le interferenze sulla fauna, si adotteranno impianti a luce direzionata, senza dispersione del fascio di illuminazione, e lampade a basso impatto ecologico;
- con riferimento alle aree occupate solo temporaneamente per la realizzazione delle opere e ad eccezione di quelle aree per le quali risulti approvato/previsto un nuovo utilizzo, al fine di minimizzare l'impatto, è previsto che al termine dei lavori tutte queste aree siano ripristinate nella situazione ante operam con restituzione ad uso agricolo. Nel ripristino di ogni area saranno ricostituite le formazioni lineari eventualmente eliminate o danneggiate. Sarà curato particolarmente il riposizionamento degli orizzonti pedologici ripristinando le condizioni fisico chimiche del suolo interessato (anche tramite abbondanti concimazioni organiche, sovesci, ecc.), in modo da restituire i terreni ai proprietari in condizioni agronomiche ottimali.

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. V4, V15," 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 V4, V15 relative al progetto *Tratta AV/AC Milano-Verona Lotto Funzionale Brescia Est – Verona (escluso Nodo di Verona), Varianti cod. V4, V15*, siano approvate direttamente dal Soggetto Aggiudicatore.

Il Presidente della Commissione

Cons. Massimiliano Atelli