



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. 144 del 1 settembre 2021

Progetto:	<p><i>Linea AV/AC Torino -Venezia Tratta AV/AC Brescia – Verona Lotto funzionale Brescia est - Verona (escluso nodo di Verona) Varianti cod. M49, M50</i></p> <p><i>Variante ex Art. 169 Dlgs n. 163/2006</i></p> <p>ID_VIP 6187</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;
- 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. 4504 del 22/06/2021, acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali - Divisione II - Sistemi di Valutazione Ambientale (di seguito Direzione) con prot. MATTM-67835 del 23/06/2021, il 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 “Linea ferroviaria AV/AC Milano - Verona. Tratta AV/AC Brescia -Verona: lotto funzionale Brescia Est - Verona (escluso Nodo di Verona). Varianti codici M49 e M50”;
- con nota prot. MATTM.0072751 del 06/07/2021, acquisita al prot. CTVA/3492 del 06/07/2021, la Direzione ha comunicato alla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS (di seguito 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 prima citato, sulla base della documentazione inviata dal Proponente;
- con la medesima nota prot. MATTM.0072751 del 06/07/2021 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 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 (LEGGI N. 443/2001) Linea AV/AC Milano-Verona. Progetto Preliminare*;
- con il Parere n. 1767 del 17/04/2015, la 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. 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;

- con Determina Direttoriale prot. MATTM-DEC-2021-0000234 del 9/07/2021, previo 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 Determina Direttoriale prot. MATTM-DEC-2021-0000224 del 5/07/2021, previo il 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;
- con Determina Direttoriale prot. MATTM-DEC-2021-0000267 del 27/07/2021, previo il Parere n. 128 del 6/07/2021 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 V4 e V15 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;

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; 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 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.

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, n. 67 del 5/3/2021, nn. 105 e 106 del 7/6/2021 e n.128 del 6/7/2021 sono state analizzate 41 proposte di varianti non localizzative e 2 proposte di variante localizzative per le quali è stata verificata la sussistenza per gli aspetti ambientali di competenza, delle condizioni di cui all'art. 169, commi 4 e 5, 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 sono ulteriori n.2 varianti non localizzative (come dichiarato dallo stesso Proponente *“le varianti di cui alla documentazione allegata (codificate M49 e M50), comportano - rispetto al progetto trasmesso agli Enti per la Conferenza dei Servizi, 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”*):

1. variante cod. M49 avente per oggetto modifiche all'elettrodotto LP04 da SE di Terna di Lonato a SSE AV di Calcinato nei Comuni di Calcinato, di Lonato del Garda e di Castiglione delle Stiviere;
2. variante cod. M50 avente per oggetto il nuovo cavidotto DT da SSE di Sona a LP05B/LP08 nei Comuni di Sona e di Sommacampagna.

La variante M49, a sua volta, è ripartita in 3 sub-varianti:

1. M49-1: modifica e traslazione del tracciato in aereo tra i sostegni 25 e 32 e modifica al tracciato dell'ultima campata e dell'allaccio alla SE di Lonato;
2. M49-2: traslazione verso ovest delle prime 4 campate dell'elettrodotto in aereo, in ingresso nella SSE di Calcinato, dal sostegno 1 al sostegno 4, con conseguente traslazione dell'interferenza con l'affiancato elettrodotto Terna 380 kV;
3. M49-3: modifica alle prime campate di tre elettrodotti esistenti presso la SE di Lonato.

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", dell'allegato al Decreto analizzando le fonti ufficiali messe a disposizione ad hoc da Regione Lombardia e Regione Veneto per le analisi/verifiche del caso, operando poi un'analisi di maggior dettaglio attraverso contenuto/riferimenti a ulteriori fonti ufficiali conoscitive in grado di caratterizzare maggiormente (fino alla scala locale, nei confronti di un intorno rappresentativo – area di indagine) e in modo specifico le componenti ambientali indagate. Laddove richiesto/opportuno, tali considerazioni bibliografiche sono state inoltre puntualmente integrate a mezzo di sopralluoghi in sito e rilievi diretti delle condizioni di fatto delle diverse componenti.

La "Relazione di significatività ambientale" predisposta dal proponente è stata strutturata come segue: la prima parte della relazione è dedicata all'identificazione dell'ambito territoriale interessato, predisponendo una apposita cartografia in scala 1:25.000 in cui sono ubicate le opere in variante sul territorio; completato l'esame progettuale, nella relazione si passa alla valutazione ambientale della variante mediante la caratterizzazione del quadro ambientale nello stato ante operam e la valutazione delle potenziali interferenze delle fasi di costruzione e di esercizio con riferimento a tutte le componenti ambientali.

Per quanto riguarda la gestione delle **terre e rocce da scavo (TRS)** e dei **materiali a rifiuto** per la tratta AV Brescia – Verona questi sono oggetto di apposita procedura ai sensi del DM 161/2012 presso il MATTM ID-VIP-3045, a cui si rimanda anche per la documentazione disponibile sul sito MATTM. Il relativo Piano di Utilizzo delle Terre (PUT) è stato approvato con il provvedimento MATTM n. 208 del 10/07/20, notificato al Consorzio in data 14/07/20.

Nel PUT suindicato sono state considerate le seguenti linee, per le quali sono stati previsti dei campionamenti ambientali:

- elettrodotto LP04 – da SSE (AC) di Calcinato a SE (AC) di Lonato (innesto alla PK 103+559);
- elettrodotto LP05 – collegamento alla SSE (AC) di Sona (innesto alla PK 136+027).

Pertanto, la variante M49 originata dalle prescrizioni CIPE e da richieste TERNA note da tempo, è compresa nella documentazione sottoposta al MATTM.

Per quanto riguarda la variante M50, si rileva che:

- a) l'aumento del volume in banco oggetto del PUT è di gran lunga inferiore al 20% della quantità totale prevista originariamente (pari a 1.800.000 m³);
- b) non vi sono modifiche degli elenchi dei depositi intermedi e dei siti di destinazione, rispetto a quelli già inseriti nel PUT;
- c) vengono confermate le stesse tecnologie di scavo.

Non ricorrono dunque le condizioni per la revisione del PUT e per la successiva approvazione ministeriale.

Da un punto di vista analitico e di ubicazione dei sondaggi (rappresentativi per l'intervento in oggetto), sono pertanto richiamate - per quanto tecnicamente possibile e in ragione di quanto suindicato - le risultanze precedenti, prodotte da laboratorio accreditato ed eseguite in conformità a quanto previsto dall'All.2 del DM 161/2012.

Di seguito, per ciascuna delle varianti oggetto della presente procedura, si riporta: i) la corografia a scala 1:25.000, nella quale è indicata l'ubicazione delle varianti con la relativa sigla identificatrice; ii) le planimetrie di dettaglio in cui sono riportate le soluzioni previste nel progetto definitivo (PD) in colore blu e nel progetto esecutivo (PE) di variante in colore rosso; iii) le ortofoto con indicazione delle opere previste nel PD e (in variante) nel PE. Inoltre, l'area oggetto di variante è evidenziata da uno sfondo giallo.

Variante: M49 – Modifiche all'elettrodotto LP04 da SE di Terna di Lonato a SSE AV di Calcinato nei Comuni di Calcinato, di Lonato del Garda e di Castiglione delle Stiviere.

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

Località: Le opere sono ubicate nella Regione Lombardia, in provincia di Brescia, Comuni di Calcinato e Lonato del Garda, e in Provincia di Mantova, Comune di Castiglione delle Stiviere (Fig.1).

Nello specifico, la variante M49 è divisa in 3 sub-varianti (Fig.2):

- M49-1: modifica e traslazione del tracciato in aereo tra i sostegni 25 e 32 e modifica al tracciato dell'ultima campata e dell'allaccio alla SE di Lonato, variazione chiesta dal Ministero dell'Ambiente nell'ambito della procedura VIA e prescritta dal CIPE (prescrizione n. 178 delibera n. 42/2017) al fine di minimizzare le interferenze con i ricettori presenti nell'area;

- M49-2: modifica e traslazione verso ovest delle prime 4 campate dell'elettrodotto in aereo, in ingresso nella SSE di Calcinato, dal sostegno 1 al sostegno 4, con conseguente traslazione dell'interferenza con l'affiancato elettrodotto Terna 380 kV, variazione richiesta dal Comune di Calcinato e prescritta dal CIPE (prescrizione n. 278 delibera n. 42/2017) al fine di minimizzare l'impatto visivo nei pressi della SSE di Calcinato;
- M49-3: modifica alle prime campate di tre elettrodotti esistenti presso la SE di Lonato, modifica tecnica evidenziata da TERNA e necessaria per recepire la STMG (Soluzione Tecnica Minima Generale) Terna.

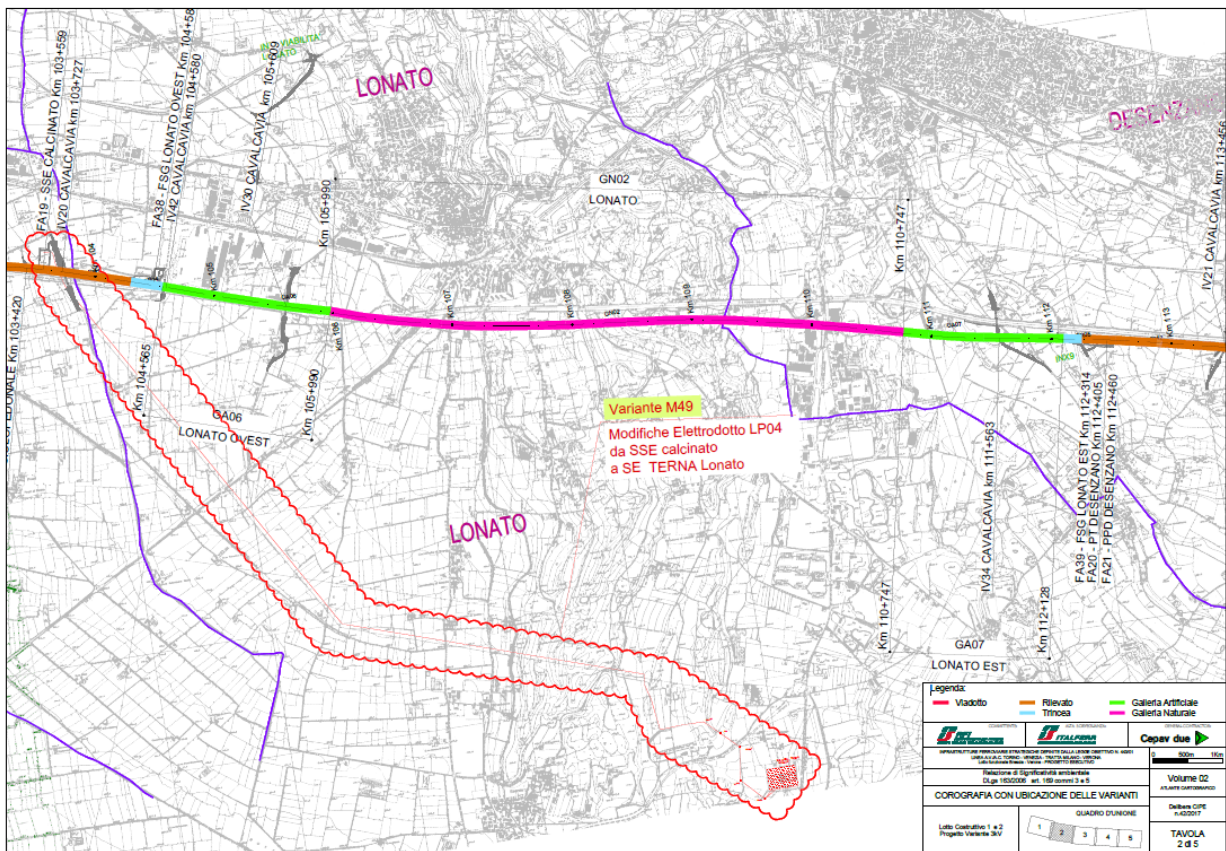


Fig.1 - Individuazione variante M49 nell'ambito del progetto complessivo (da Atlante cartografico di PE)

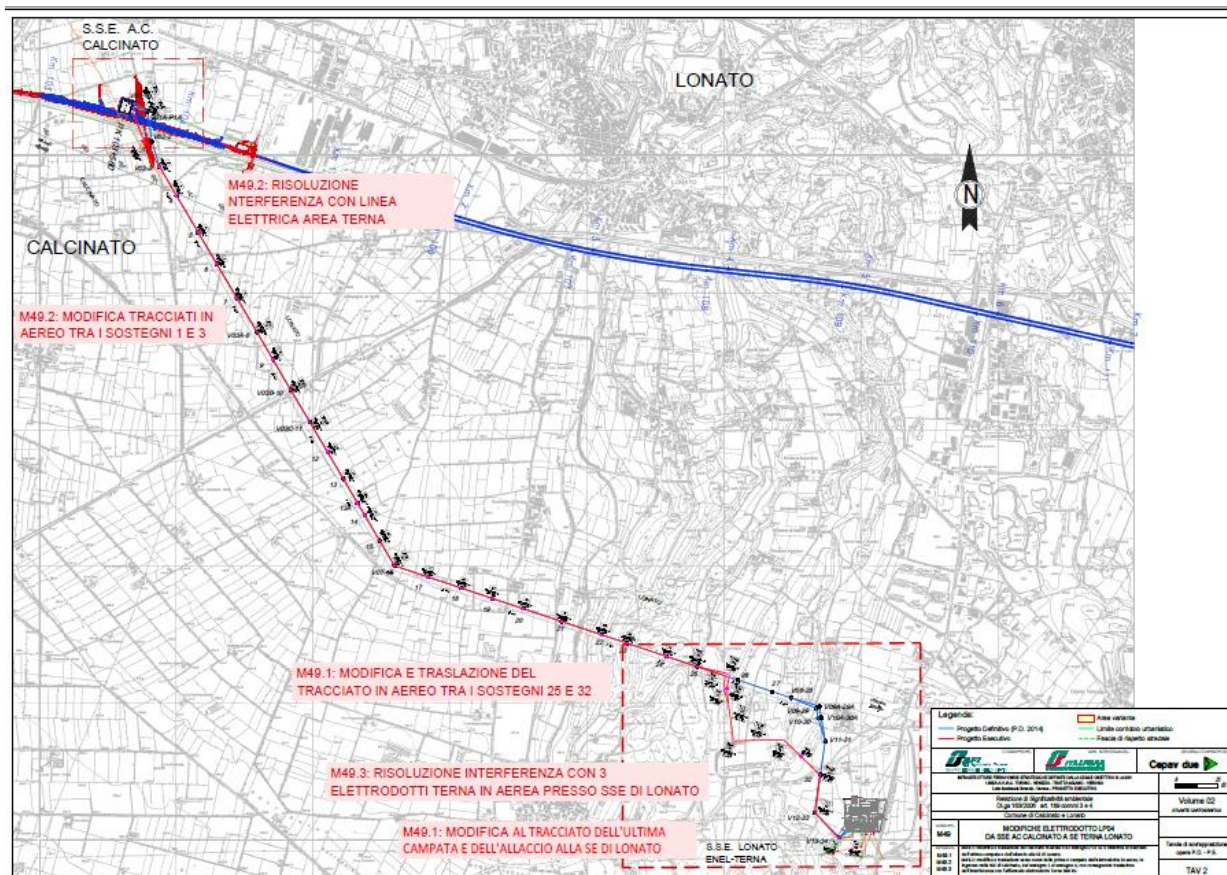


Fig.2 - Individuazione delle sub-varianti della variante M49 (da Atlante cartografico di PE)

Il progetto definitivo di Conferenza dei Servizi (CdS): le opere in oggetto ricadono nella Regione Lombardia nei Comuni di Calcinato e Lonato del Garda, entrambi in Provincia di Brescia, e marginalmente nel Comune di Castiglione delle Stiviere, in Provincia di Mantova.

Il tracciato dell'elettrodotto in progetto corre, per la maggior parte, parallelamente a quello di un elettrodotto esistente, che attraversa un'area principalmente agricola e ricca di fossi irrigui. Inoltre, per il tratto compreso tra i supporti 21 e 32, l'elettrodotto attraversa l'area boscata del Monte Malocco.

La linea LP04 rappresenta la connessione elettrica RFI a 132kV tra la stazione elettrica (380kV/132kV) di Lonato SE (ENEL) e la sottostazione elettrica (132kV/3kV) di Calcinato SSE. La lunghezza totale del tracciato dell'elettrodotto è di 8.405 m.

Per la realizzazione dei sostegni per i pali di linea si sono utilizzate soluzioni monostelo in lamiera pressopiegata a sezione poligonale e con conduttore di fase in alluminio-acciaio con diametro 31,5 mm, mentre per i pali terminali e di forte angolo si sono impiegati i sostegni dell'unificazione RFI Elettrodotti A.T. – 150 kV del tipo a traliccio di tipo piramidale sempre con conduttore in alluminio-acciaio con diametro 31,5 mm.

Variazioni e relativa origine: Il progetto dell'elettrodotto è stato sottoposto a CdS e a procedura di VIA nel mese di settembre 2014.

Nell'ambito della procedura di VIA, il MATTM richiese integrazioni, tra cui l'analisi delle alternative per l'elettrodotto in oggetto. Furono in particolare esaminate tre alternative: il tracciato presentato in CdS, un tracciato ottimizzato e un tracciato in cavidotto. L'elettrodotto è

stato inoltre oggetto di osservazioni da parte del Comune di Calcinato con riferimento al tratto terminale nei pressi della SSE di Calcinato.

Nell'ambito del parere di compatibilità ambientale della linea AV Brescia – Verona (positivo con prescrizioni), il MATTM identificò quale migliore soluzione per l'elettrodotto il tracciato in aereo ottimizzato. La relativa prescrizione confluì nella delibera CIPE n.42/2017 (prescrizione n. 178), in cui fu pure accolta la richiesta del Comune di Calcinato relativa alla modifica delle campate nei pressi del cavalcavia di via Moncalvo (prescrizione n. 278).

Infine, è stato necessario recepire la STMG (Soluzione Tecnica Minima Generale) Terna, che ha comportato una riorganizzazione degli ingressi degli elettrodotti presso la SE di Lonato.

La variante consiste quindi in:

M49-1: Modifica e traslazione a sud del tracciato in aereo tra i sostegni 25 e 32 e modifica al tracciato dell'ultima campata e dell'allaccio alla SE di Lonato

Richiesta originata dal Ministero dell'Ambiente, formulata nell'ambito della Conferenza di servizi, e recepita, come prescrizione n. 178, nella Delibera CIPE n. 42 del 10.07.2017.

Il nuovo tracciato (Fig.3), partendo dal sostegno 32 in corrispondenza della SS567, si colloca a nord dell'area dedicata al poligono di tiro, ponendosi tra quest'ultimo e l'insediamento agricolo posto immediatamente a nord del poligono, per poi ricongiungersi al tracciato originario al sostegno 25 posto in corrispondenza di via Vallone.

Con la variante di tracciato è stato possibile evitare l'impatto sull'edificio di maggiori dimensioni; sul tracciato dell'elettrodotto rimangono 3 abitazioni incompatibili per i quali dovrà prevedersi l'abbattimento o il declassamento a funzioni che non prevedano la permanenza di persone per un tempo uguale o superiore alle 4 ore/giorno.

A seguito degli approfondimenti di progetto esecutivo e dell'interfaccia con TERNA, si è reso necessario, inoltre, un piccolo spostamento dell'elettrodotto in uscita dalla SE Terna: con la realizzazione di un sostegno posto tra il palo 34 e la SE Terna.

M49-2: Modifica e traslazione verso ovest delle ultime 4 campate prossime alla SSE di Calcinato

Richiesta originata dal Comune di Calcinato, formulata nell'ambito della Conferenza di servizi, riconcordata nel verbale di accordo sottoscritto il 13.05.2016, e recepita, come prescrizione n. 278, nella Delibera CIPE n. 42 del 10.07.2017.

La modifica (Fig.4) interessa i sostegni da 1 a 3 ed è finalizzata a massimizzare l'affiancamento all'esistente elettrodotto TERNA e ad evitare lo scavalco del cavalcavia di via Moncalvo, riducendo così le interferenze paesaggistiche.

Viene modificata conseguentemente anche la risoluzione dell'interferenza con l'elettrodotto TERNA, a cui l'elettrodotto LP04 si affianca per la maggior parte del suo tracciato.

M49-3: Modifiche presso la SE TERNA di Lonato

Al fine di consentire la connessione alla Rete di Trasmissione Nazionale (RTN) per l'alimentazione di una unità di consumo da 20 MW per mezzo dell'elettrodotto LP04, risulta necessario modificare la S.E. di Lonato e gli elettrodotti RTN a 132 kV in ingresso alla stessa.

In particolare occorre (Fig.3):

- modificare l'elettrodotto aereo a 132 kV, le cui linee sono denominate T.102 "ST. Lonato – CS Lonato" e T.103 "ST. Lonato – CP Montichiari" in ingresso alla S.E. di Lonato, mediante realizzazione di nuovo sostegno;
- modificare l'elettrodotto aereo a 132 kV, le cui linee sono denominate T.751 "ST. Lonato – CP Ghedi – CP Montichiari" e T.788 "ST. Lonato – CP S. Pietro" in ingresso alla S.E. di Lonato, mediante realizzazione di nuovo sostegno;
- modificare l'elettrodotto aereo a 132 kV, le cui linee sono denominate T.784 "ST. Lonato – CP Pozzolengo" e T.785 "ST. Lonato – CP Desenzano" in ingresso alla S.E. di Lonato, mediante realizzazione di nuovo sostegno.

La progettazione di tali interventi è stata sviluppata dalla Società TERNA Rete Italia S.p.A. (Società del Gruppo TERNA) tenendo in considerazione un sistema di indicatori sociali, ambientali e territoriali, che hanno permesso di valutare gli effetti della pianificazione elettrica nell'ambito territoriale considerato, nel pieno rispetto degli obiettivi della salvaguardia, tutela e miglioramento della qualità dell'ambiente, della protezione della salute umana e dell'utilizzazione accorta e razionale delle risorse naturali.

Il tracciato degli elettrodotti è stato studiato in armonia con quanto dettato dall'art. 121 del T. U. del 11/12/1933 n. 1775, comparando le esigenze della pubblica utilità delle opere con gli interessi pubblici e privati coinvolti.

Le tre modifiche agli elettrodotti su indicate consisteranno, per ciascun elettrodotto, nella realizzazione di un nuovo sostegno per l'ingresso nella S.E. di Lonato con altrettanto sostegno di idonea altezza e prestazione meccanica.

I sostegni oggetto di sostituzione saranno del tipo "amarro" a geometria tronco-piramidale a doppia terna e saranno realizzati con angolari di acciaio ad elementi zincati a caldo e bullonati che verranno infissi in fondazioni di cemento armato. L'altezza totale fuori terra sarà di norma inferiore a 61 m.

Ciascun sostegno è dotato di quattro piedi e delle relative fondazioni. Ciascun piedino di fondazione è composto da un blocco di calcestruzzo armato costituito da una base, che appoggia sul fondo dello scavo, un colonnino a sezione circolare, inclinato secondo la pendenza del montante del sostegno e da un "moncone" annegato nel calcestruzzo al momento del getto, collegato al montante del "piede" del sostegno.

Il conduttore che verrà utilizzato sarà dello stesso tipo attualmente installato e precisamente in alluminio-acciaio del diametro di 31,50 mm, che rappresenta uno standard realizzativo per le linee elettriche facenti parte della RTN di proprietà di TERNA S.p.A, e fune di guardia Allumoweld 11,5 mm. Contestualmente saranno recuperati i conduttori nel tratto dismesso.

Per quanto concerne le distanze tra conduttori di energia e fabbricati adibiti ad abitazione o ad altra attività che comporta tempi di permanenza prolungati, queste sono conformi al dettato del D.P.C.M. 08/07/2003.

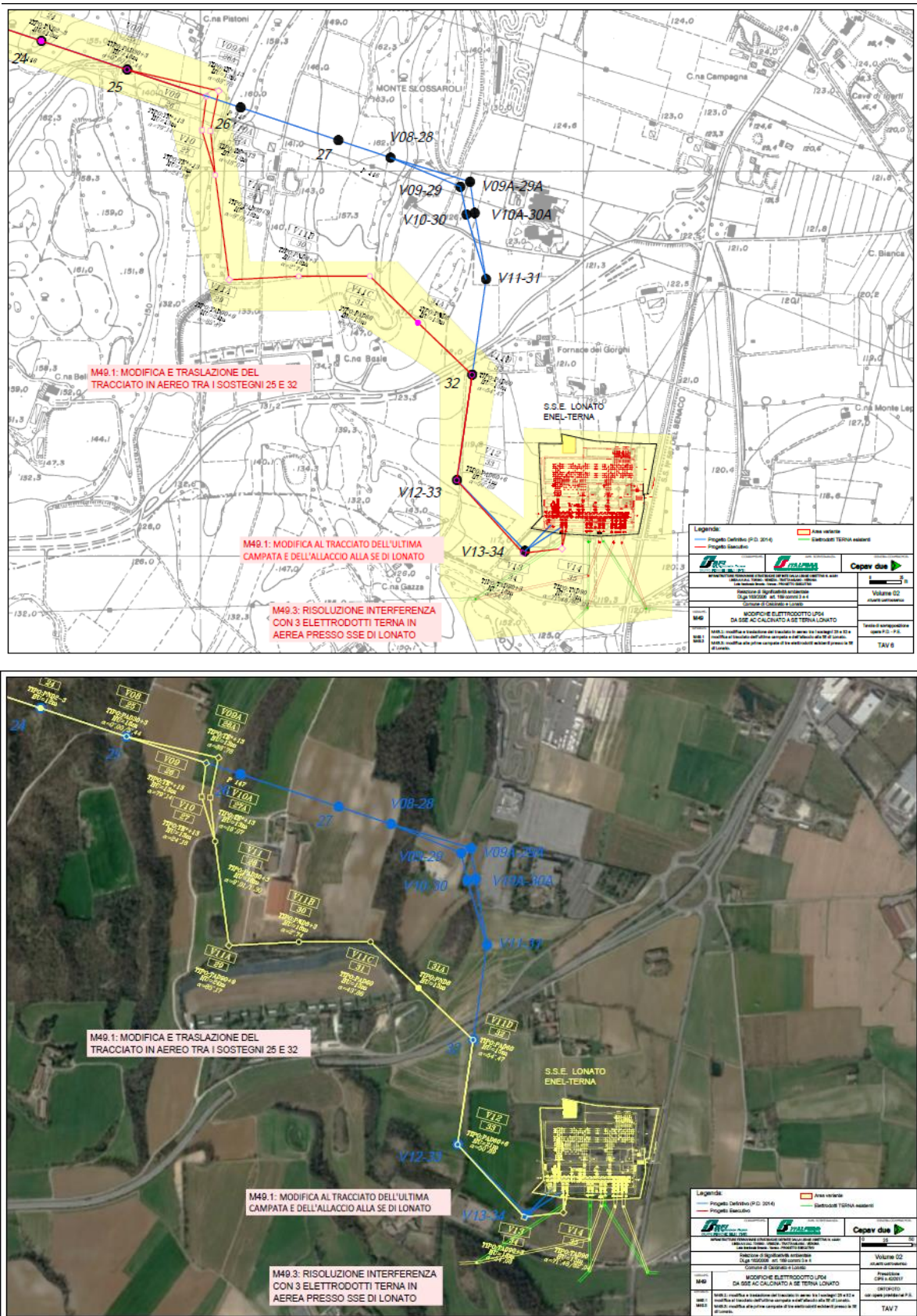


Fig.3 - Sovrapposizioni e ortofoto della soluzione di PD e delle sub-varianti M49-1 e M49-3 della variante M49 di PE (da Atlante cartografico di PE)

ID_6187 - Linea AV/AC Torino - Venezia - Tratta AV/AC Brescia – Verona Lotto funzionale Brescia est – Verona (escluso nodo di Verona) – Varianti cod. M49, M50
 Variante ex Art. 169 Dlgs n. 163/2006

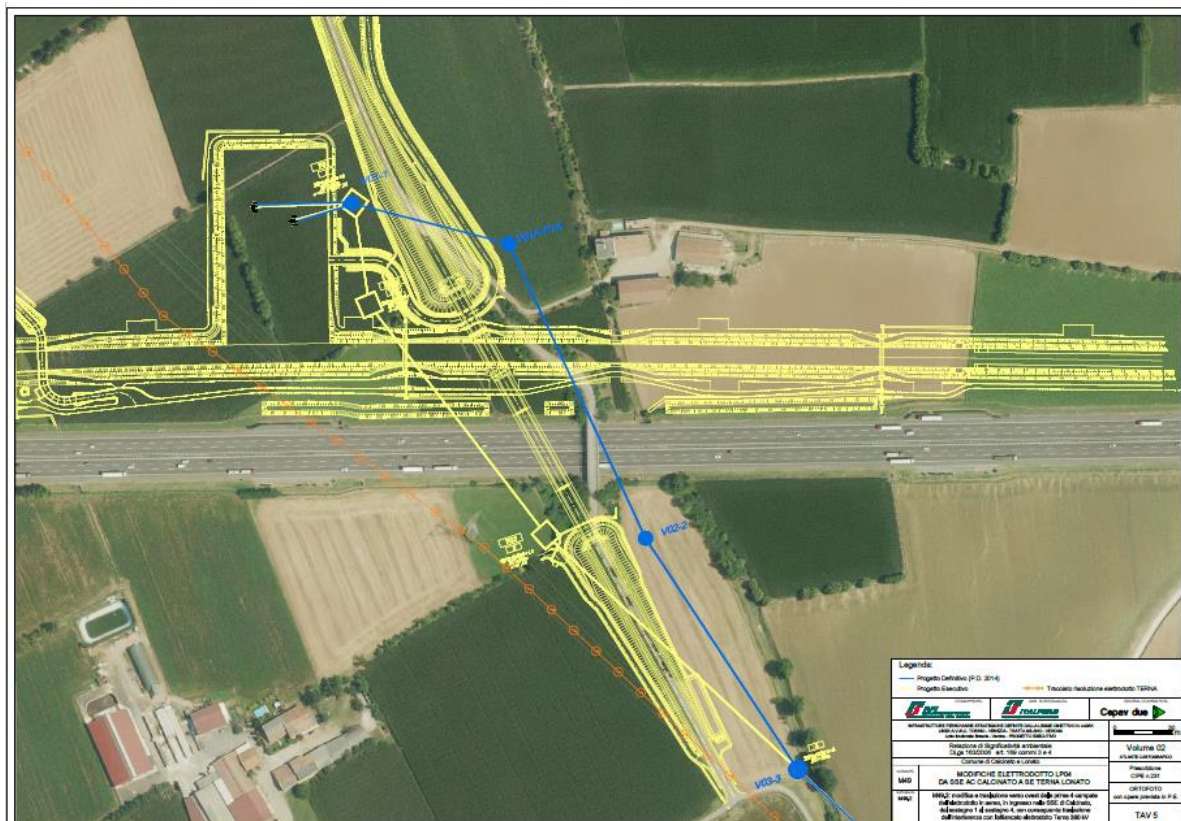
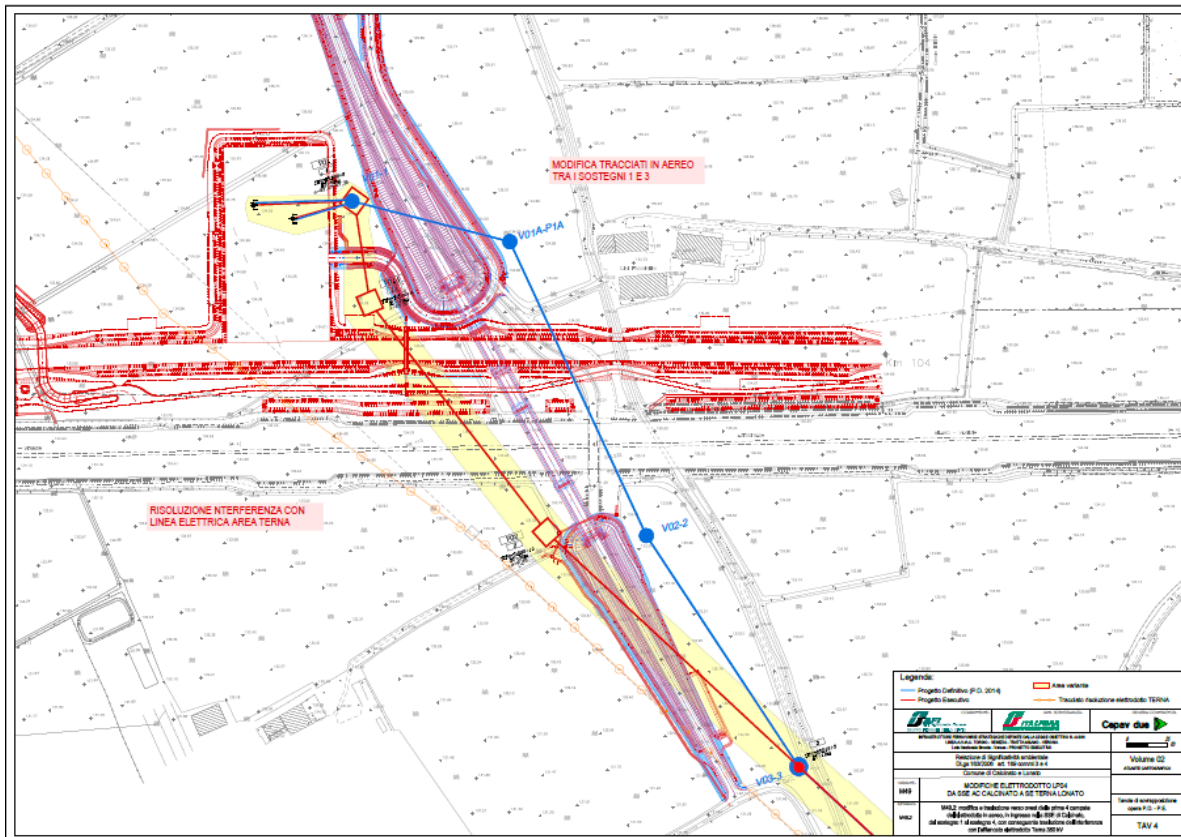


Fig.4 - Sovrapposizioni e ortofoto della soluzione di PD e della sub-variante M49-2 della variante M49 di PE (da Atlante cartografico di PE)

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 M49 comprensiva delle 3 sub-varianti esaminate che si originano soprattutto dalle prescrizioni CIPE contenute nella Delibera n. 42/2017 o dall'adeguamento a normative intervenute, è risultato nullo nella fase di costruzione e positivo nella fase di esercizio:

N.	OGGETTO DELLA VARIANTE	ORIGINE	VOLUME/CAPITOLO	COMUNE	PROVINCIA						
M49	MODIFICHE ALL'ELETTRODOTTO LP04 - DA SSE AC CALCINATO A SE TERNA LONATO	Delibera CIPE GC-IF	VOL. 3 CAP. 8	CALCINATO LONATO	BS						
FASE DI CANTIERE											
SUBVARIANTI		Interferenza acque superficiali	Interferenza flora, fauna e habitat naturali	Interferenza beni storici, architettonici, naturali e paesaggistici	Interferenza suolo/sottosuolo	Interferenza acque sotterranee	Interferenza atmosfera	Interferenza rumore	Interferenza vibrazioni	Interferenza elettromagnetismo	Interferenza salute pubblica
RIF	DESCRIZIONE										
M49-1	Modifica e traslazione a sud del tracciato in aereo tra i sostegni 25 e 32 e modifica al tracciato dell'ultima campata e dell'allaccio alla SE di Lonato	-1	0	1	-1	0	0	0	0	0	0
M49-2	Modifica e traslazione verso ovest delle prime 4 campate dell'elettrodotto in aereo, in ingresso nella SSE di Calcinato, dal sostegno 1 al sostegno 4, con conseguente traslazione dell'interferenza con l'affiancato elettrodotto Terna 380 kV	-2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
M49-3	Modifica alle prime campate di tre elettrodotti esistenti presso la SE di Lonato	-2	-1	-1	-1	-2	0	0	0	0	0
M49	Significatività dell'impatto globale sulla componente - Fase di cantiere	-1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	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										
M49-1	Modifica e traslazione a sud del tracciato in aereo tra i sostegni 25 e 32 e modifica al tracciato dell'ultima campata e dell'allaccio alla SE di Lonato	0	1	1	0	0	0	0	0	1	0
M49-2	Modifica e traslazione verso ovest delle prime 4 campate dell'elettrodotto in aereo, in ingresso nella SSE di Calcinato, dal sostegno 1 al sostegno 4, con conseguente traslazione dell'interferenza con l'affiancato elettrodotto Terna 380 kV	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0
M49-3	Modifica alle prime campate di tre elettrodotti esistenti presso la SE di Lonato	0	0	0	-1	-1	0	0	0	0	0
M49	Significatività dell'impatto globale sulla componente - Fase di esercizio	0	1	1	0	0	0	0	0	1	0
	Giudizio complessivo di significatività della variante - Fase di esercizio	1		POSITIVO							
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)					

Appresso sono indicate le principali conclusioni delle valutazioni eseguite dal Proponente, con riferimento alle componenti ambientali analizzate.

ACQUE SUPERFICIALI

E' possibile valutare complessivamente trascurabili i potenziali impatti sui corpi idrici superficiali, costituiti da canali a uso irriguo e di drenaggio, dovuti alla modifica introdotta dal PE nella fase di costruzione, rispetto al PD; sono in ogni caso previsti interventi di mitigazione, atti a garantire la continuità delle opere di distribuzione irrigua e di drenaggio, nonché a evitare i possibili sversamenti di fluidi o solidi inquinanti (idrocarburi, fanghi bentonitici, etc.); è previsto inoltre il ripristino idraulico di fossi e canali irrigui, in modo tale da ricondurne lo stato a quello antecedente la realizzazione delle opere. Per quanto riguarda la fase di esercizio è possibile attribuire un giudizio nullo dei potenziali impatti, in quanto i sostegni a terra dell'elettrodotto non producono scarichi in corpi idrici naturali o artificiali e pertanto non interferiscono con la componente acque superficiali. Le opere oggetto della variante non ricadono in aree sottoposte a vincolo idrogeologico; esse non ricadono in aree a rischio individuate nel PAI, mentre ricadono in aree a rischio PGR; in ogni caso, le interferenze coi corpi idrici superficiali sono analizzate e gestite nel PE.

FLORA, FAUNA E HABITAT NATURALI

Il progetto attraversa elementi significativi della Rete Ecologica, anche se è opportuno rilevare che l'intervento riguarda la modifica del tracciato dell'elettrodotto in aereo. Il territorio comunale di Calcinato e Lonato su cui insiste l'opera in progetto non è interessato dalla presenza di siti appartenenti alla rete Natura 2000. Il progetto ricade nell'area prioritaria della biodiversità "Colline gardesane". L'intervento in progetto interessa marginalmente boschi costituiti da querceti di cerro, classificati nel PIF (Piano di Indirizzo Forestale) della Provincia di Brescia come "Boschi trasformabili per pubblica utilità".

I monitoraggi ante operam del PMA (Piano di Monitoraggio Ambientale) sulle componenti "vegetazione" e "fauna" effettuati nelle stazioni più prossime al sito di progetto possono essere considerati rappresentativi per l'area di riferimento in cui si inserisce il progetto e fungere da base per confronti con l'evoluzione della componente nelle fasi successive (durante i lavori e post operam).

Con riferimento specifico al contesto in cui si inserisce l'opera, l'impatto sulla componente nel suo insieme è da ritenersi neutro in fase di esecuzione dei lavori, in quanto la variante progettuale dell'opera non comporta grandi differenze di impatto sulla componente rispetto al PD. In fase di esercizio, l'impatto sulla componente dovuto alla realizzazione della variante in oggetto è da ritenersi positivo in quanto sono previsti degli interventi di mitigazione ambientale e di ripristino delle aree a verde e si ha una riduzione dell'impatto sulle fasce boscate rispetto al PD.

BENI STORICI, ARCHITETTONICI, NATURALI E PAESAGGISTICI

Per quanto riguarda la componente paesaggistica, la parte di progetto ricadente all'interno del Comune di Calcinato interessa aree tutelate ai sensi del D.lgs. 42/2004; la parte ricadente nel Comune di Lonato del Garda interessa un'area tutelata ai sensi del D.lgs. 42/2004, definita dal PIF di Brescia "bosco trasformabile per pubblica utilità" e un'area di interesse archeologica "Fornace dei Gorgi".

L'impatto sulla componente è da ritenersi nullo in fase di esecuzione dei lavori, in quanto l'opera non interferisce direttamente con le aree di interesse architettonico, naturale o paesaggistico. In fase di esercizio, l'impatto dell'opera in variante nel suo insieme è classificabile come positivo in quanto la variante riduce l'impatto sulla fascia boscata nel Comune di Lonato del Garda e riduce gli impatti visivi per il tratto localizzato nel Comune di Calcinato.

SUOLO

Con riferimento alle risultanze dell'analisi, l'impatto sulla componente in fase di costruzione e in fase di esercizio è ritenuto nullo, considerando che l'opera non interferisce con siti contaminati e tenuto conto degli accorgimenti che saranno applicati, in accordo al PUT redatto ai sensi del DM 161/2012, già approvato, anche con riferimento alle attività di ripristino delle aree occupate temporaneamente.

ACQUE SOTTERRANEE

I potenziali impatti sulle acque sotterranee dovuti alla variante introdotta dal PE possono essere valutati complessivamente trascurabili. In particolare, L'intero tracciato della sub-variante M49-1, sia nel PD che nel PE, attraversa aree ad alta vulnerabilità delle acque sotterranee, la cui soggiacenza rispetto al p.c. è pressoché nulla; a tale scopo sono previsti interventi di mitigazione mirati a evitare lo spandimento di inquinanti potenzialmente prodotti dai macchinari utilizzati (lubrificanti, solventi, etc.). In fase esecutiva la variante non espone a rischio la falda sotterranea.

ATMOSFERA, RUMORE E VIBRAZIONI

Dall'analisi dello stato di qualità dell'aria ante-operam e degli aspetti differenziali tra le previsioni del PD e quelle del PE sono stati valutati nulli i potenziali impatti attribuibili all'intervento nella fase di realizzazione. Anche per la fase di esercizio, la tipologia di intervento consente di escludere impatti riconducibili a possibili emissioni di inquinanti atmosferici.

Uguualmente, dall'analisi degli aspetti differenziali tra le previsioni di PD e di PE, è possibile valutare nulli i potenziali impatti da rumore attribuibili all'intervento nella fase di realizzazione. Anche per la fase di esercizio, la tipologia di intervento consente di escludere impatti riconducibili alle emissioni di rumore.

ELETTROMAGNETISMO

La tipologia di intervento consente di escludere a priori criticità indotte dall'intervento sulla componente in oggetto durante la fase di cantiere. In merito alla fase di esercizio, gli approfondimenti valutativi condotti sull'intero tracciato dell'elettrodotto in progetto consentono di esprimere che l'affiancamento dell'elettrodotto AV a quello TERNA non incrementa il valore del campo magnetico (ante-operam), sui ricettori lato elettrodotto TERNA nelle condizioni di portata di corrente ipotizzate, che anzi in alcuni casi viene ridotto in post-operam per effetto della mutua interazione tra i due elettrodotti.

SALUTE PUBBLICA

In conseguenza degli approfondimenti relativi alla valutazione del possibile peggioramento della qualità dell'aria potenzialmente inalata dai possibili ricettori residenziali più esposti, è possibile valutare nulli i potenziali impatti attribuibili all'intervento nella fase di realizzazione. Inoltre, la tipologia di intervento consente di escludere nella fase di esercizio variazioni della qualità dell'aria e pertanto criticità sulla salute pubblica.

Variante M50: nuovo cavidotto DT da SSE AV di Sona a LP05B/LP08

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

Località: Le opere sono ubicate nella Regione Veneto, in provincia di Verona, Comuni di Sona

e Sommacampagna (Fig.5).

Il progetto definitivo di CdS: Nella configurazione di PD non era previsto il cavidotto oggetto della variante, in quanto la SSE di Sona era ubicata alla pk 146+000. La variante è generata dal nuovo assetto del sistema di trazione elettrica a 3 kVcc su tutto il tracciato di progetto della linea AV/AC, in modifica rispetto a quello originariamente previsto a 25 kVca, che rispetto a quest'ultimo consente di conseguire una utilizzazione più flessibile del sistema a 4 binari, con vantaggi per il trasporto dei pendolari. Il nuovo sistema di trazione elettrica in corrente continua così previsto richiede tuttavia un minore distanziamento tra le sottostazioni elettriche, circostanza questa che ha comportato lo spostamento della SSE di Sona dalla pk 146+000 alla pk 144+000.

Variazioni e relativa origine: Il cavidotto in variante si origina dallo stradello ferroviario da cui si stacca per portarsi su via Libia (Fig.6).

Come citato prima, nella configurazione di PD non era previsto il cavidotto in oggetto in quanto la SSE di Sona era ubicata a pk 146+000. La necessità di realizzare il cavidotto in oggetto nasce dallo spostamento della SSE di Sona dalla pk 146+000 alla pk 144+000.

Il tracciato del cavidotto è stato identificato in modo tale da minimizzare la lunghezza dello stesso e le superfici di asservimento/esproprio di aree adibite all'agricoltura presenti nella zona.

Il cavidotto in variante ha origine alla pk 144+900, poco prima dello stabilimento ANCAP, in corrispondenza della quale dal sedime ferroviario si porta su via Libia; gli scavi sulla nuova viabilità in progetto saranno in trincea. Le attività di scavo saranno eseguite in modo tale da garantire la viabilità su una corsia, in senso unico alternato. Al termine delle attività di posa dei cavi, la strada verrà riasfaltata nel tratto interessato dal cavidotto.

La profondità di posa dei cavi è variabile, sia in funzione del tipo di posa adottato, sia per condizioni particolari in casi puntuali, come attraversamenti di canali, gasdotti, linee telefoniche interraste, etc., con un valore minimo di -1,60 m al di sotto del p.c.

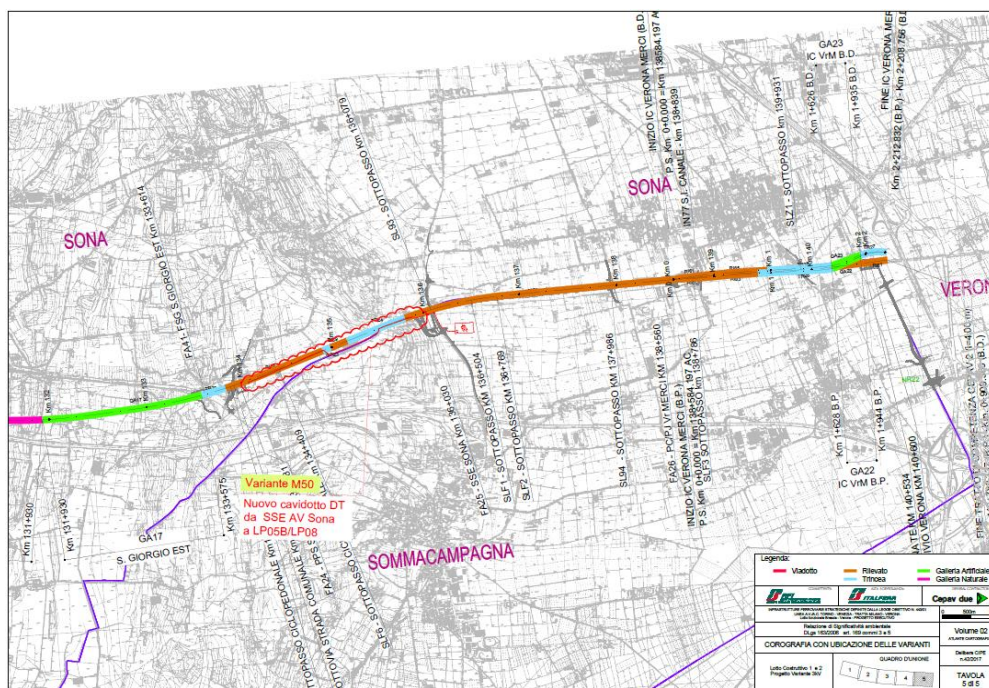


Fig. 5 - Individuazione variante M50 nell'ambito del progetto complessivo (da Atlante cartografico di PE)

ID_6187 - Linea AV/AC Torino - Venezia - Tratta AV/AC Brescia – Verona Lotto funzionale Brescia est – Verona (escluso nodo di Verona) – Varianti cod. M49, M50
 Variante ex Art. 169 Dlgs n. 163/2006

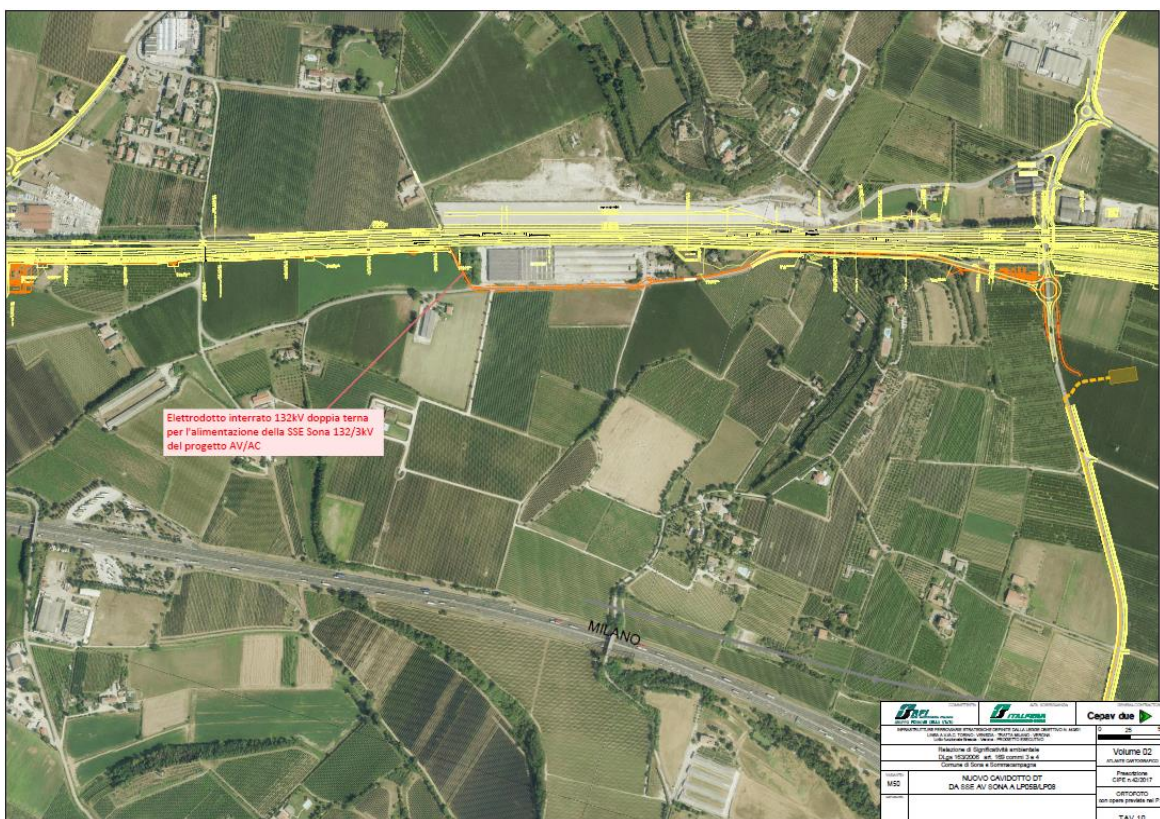
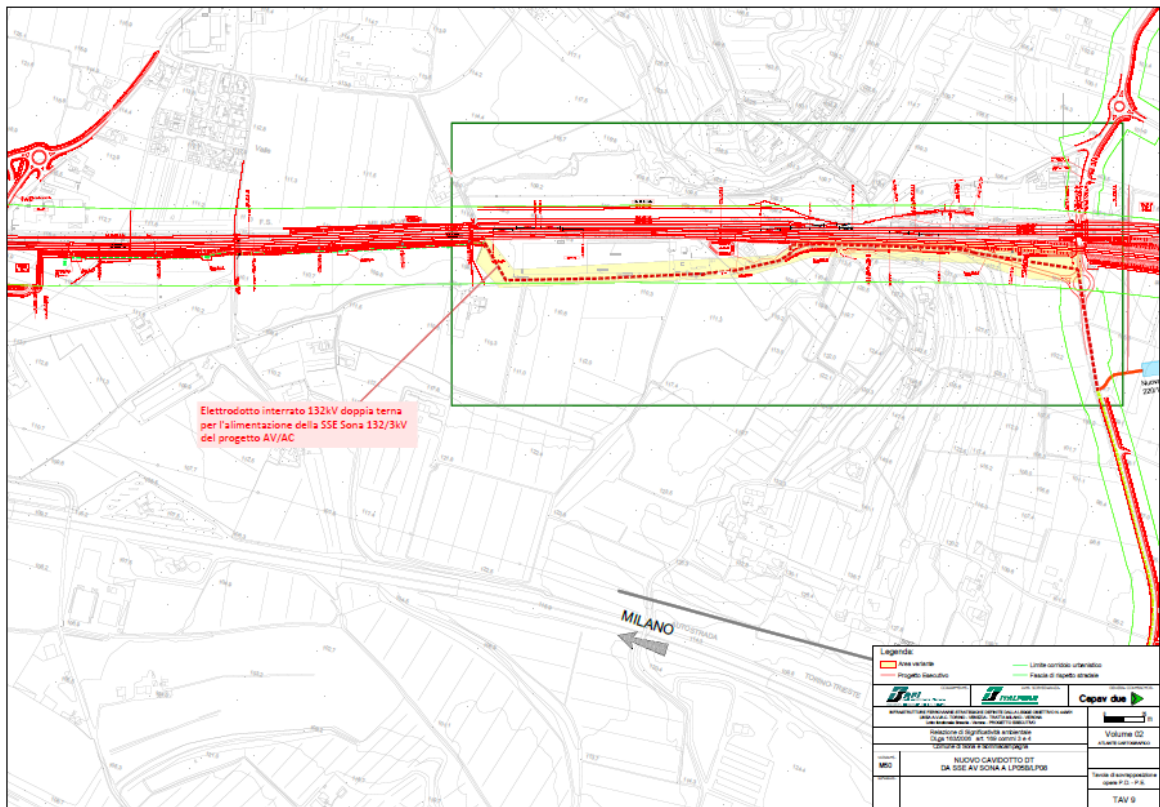


Fig.6 - Sovrapposizioni e ortofoto della soluzione di PD e della variante M50 di PE (da Atlante cartografico di PE)

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 M50 esaminate, che si originano soprattutto dalle prescrizioni CIPE contenute nella Delibera n. 42/2017 o dall'adeguamento a normative intervenute, è risultato trascurabile nella fase di costruzione e nullo nella fase di esercizio:

FASE DI CANTIERE											
SUBVARIANTI		Interferenza acque superficiali	Interferenza flora, fauna e habitat naturali	Interferenza beni storici, archeologici, naturali e paesaggistici	Interferenza suolo/sottosuolo	Interferenza acque sotterranee	Interferenza atmosfera	Interferenza rumore	Interferenza vibrazioni	Interferenza elettromagnetismo	Interferenza salute pubblica
RIF	DESCRIZIONE										
M50	Nuovo cavidotto DT da SSE AV Sona a LP05B/LP08 - Tratto definitivo	-1	-1	-2	-1	-1	-1	-1	-1	0	-1
M50	Significatività dell'impatto globale sulla componente - Fase di cantiere	-1	-1	-2	-1	-1	-1	-1	-1	0	-1
	Giudizio complessivo di significatività della variante - Fase di cantiere	-1		TRASCURABILE							
FASE DI ESERCIZIO											
SUBVARIANTI		Interferenza acque superficiali	Interferenza flora, fauna e habitat naturali	Interferenza beni storici, archeologici, naturali e paesaggistici	Interferenza suolo/sottosuolo	Interferenza acque sotterranee	Interferenza atmosfera	Interferenza rumore	Interferenza vibrazioni	Interferenza elettromagnetismo	Interferenza salute pubblica
RIF	DESCRIZIONE										
M50	Nuovo cavidotto DT da SSE AV Sona a LP05B/LP08 - Tratto definitivo	0	0	0	0	-1	0	0	0	0	0
M50	Significatività dell'impatto globale sulla componente - Fase di esercizio	0	0	0	0	-1	0	0	0	0	0
	Giudizio complessivo di significatività della variante - Fase di esercizio	0		NULO							
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)					

Appresso sono indicate le principali conclusioni delle valutazioni eseguite dal Proponente, con riferimento alle componenti ambientali analizzate.

ACQUE SUPERFICIALI

Le opere in variante non interferiscono con corpi idrici superficiali, a meno di una modesta interferenza con un canale irriguo, che sarà gestita in fase di costruzione mediante interventi di mitigazione (garanzia di continuità della distribuzione irrigua e delle funzioni di drenaggio, assenza di sversamenti di fluidi di cantiere, ripristini idraulici a fine cantiere). E' quindi possibile valutare trascurabili i potenziali impatti sui corpi idrici esistenti dovuti alla modifica introdotta dal PE nella fase di costruzione. Per quanto riguarda la fase di esercizio è possibile attribuire un giudizio nullo dei potenziali impatti, in quanto il cavidotto non produce scarichi nei corpi idrici superficiali.

Le opere oggetto della variante non ricadono in aree sottoposte a vincolo idrogeologico e a rischio individuate nel PAI e dal PGRA.

FLORA, FAUNA E HABITAT NATURALI

Il progetto non interessa elementi essenziali della Rete Ecologica. I territori comunali di Sona e Sommacampagna su cui insiste l'opera in progetto non sono interessati dalla presenza di siti appartenenti alla rete Natura 2000. L'intervento in progetto non interessa ambiti con presenza di elementi forestali rilevanti (boschi).

I monitoraggi ante operam del PMA (Piano di Monitoraggio Ambientale) sulla componente "fauna" effettuati nelle stazioni più prossime al sito di progetto possono essere considerati rappresentativi per l'area di riferimento in cui si inserisce il progetto e fungere da base per confronti con l'evoluzione della componente nelle fasi successive (durante i lavori e post operam), mentre non è stato effettuato il monitoraggio ante-operam sulla componente "vegetazione" in aree limitrofe a quella oggetto dell'intervento.

Con riferimento specifico al contesto in cui si inserisce l'opera, l'impatto sulla componente è da ritenersi quindi trascurabile in fase di esecuzione dei lavori, in quanto la variante progettuale dell'opera non interferisce con aree di particolare valore.

In fase di esercizio, l'impatto dell'opera in variante nel suo insieme è classificabile come neutro poiché la realizzazione di un nuovo cavidotto interrato non interferisce in alcun modo con la componente analizzata.

BENI STORICI, ARCHITETTONICI, NATURALI E PAESAGGISTICI

L'opera in variante insiste per una limitata parte in un'area classificata dai P.A.T. (Piano di Assetto del Territorio) dei Comuni di Sona e Sommacampagna a vincolo paesaggistico ex D.lgs. 42/2004; l'impatto che ne deriva è da ritenersi trascurabile in fase di esecuzione dei lavori, in quanto sono previsti interventi di mitigazione nella realizzazione del cantiere e nel ripristino dei luoghi a fine lavori.

In fase di esercizio, l'impatto dell'opera in variante nel suo insieme è classificabile come nullo in quanto l'opera non interferisce in alcun modo con la componente.

SUOLO

L'impatto sulla componente in fase di costruzione è trascurabile mentre in fase di esercizio è nullo, considerando che l'opera non interferisce con siti contaminati e tenuto conto degli accorgimenti che saranno applicati, in accordo al PUT redatti ai sensi del D.M. 161/2012, già approvato, anche con riferimento alle attività di ripristino delle aree occupate temporaneamente.

ACQUE SOTTERRANEE

Con riferimento all'analisi delle misure disponibili relative alla soggiacenza delle acque di falda, si rileva che questa passa da valori minimi compresi tra 2 e 5 m, nella parte centro-occidentale del tracciato, fino a profondità superiori a 10 m, nella restante parte orientale dello stesso.

Possibili potenziali impatti sulle acque sotterranee dovuti alla variante in fase di costruzione saranno evitati mettendo a punto procedure di cantiere che evitino lo sversamento di fluidi inquinanti (lubrificanti, solventi, etc.). Per la fase di esercizio è previsto nell'ambito del P.M.A – LC1 (Piano di Monitoraggio Ambientale del Livello di Conoscenza 1), che la componente acque sotterranee, nella zona della variante, sia oggetto di monitoraggio nelle fasi di corso d'opera e di post-operam.

ATMOSFERA

A seguito delle valutazioni fatte in relazione alla dispersione di materiale particolato durante l'attività di cantiere e facendo riferimento ai possibili ricettori residenziali più esposti, è possibile valutare trascurabili i potenziali impatti attribuibili all'intervento nella fase di realizzazione, valutati considerando l'intervento nelle condizioni con e senza l'applicazione di interventi mitigativi ordinari per attività di realizzazione di cantieri sostenibili. Anche in considerazione della tipologia di intervento non si prevedono impatti nella fase di esercizio.

RUMORE E VIBRAZIONI

In conseguenza delle valutazioni fatte sulla propagazione del rumore dell'attività di cantiere, con particolare riferimento ai possibili ricettori residenziali più esposti, è possibile valutare trascurabili i potenziali impatti attribuibili all'intervento nella fase di realizzazione, valutati considerando l'intervento nelle condizioni con e senza l'applicazione di interventi mitigativi ordinari per attività di realizzazione di cantieri sostenibili. Anche in considerazione della tipologia di intervento non si prevedono impatti nella fase di esercizio.

ELETTROMAGNETISMO

La tipologia di intervento consente di escludere a priori qualsiasi criticità indotta dall'intervento sulla componente in oggetto nella fase di cantiere. In merito alla fase di esercizio, in considerazione delle valutazioni in merito alla definizione delle DPA (Distanze di Prima Approssimazione), nonché dell'assenza di ricettori sensibili nelle immediate vicinanze al tracciato del cavodotto, è possibile escludere criticità rilevanti e attribuire un giudizio della potenziale significatività dell'impatto nullo della variante in oggetto.

SALUTE PUBBLICA

In conseguenza dei risultati delle valutazioni condotte della possibile alterazione della qualità dell'aria potenzialmente inalata dai possibili ricettori residenziali più esposti, è possibile valutare trascurabili i potenziali impatti attribuibili all'intervento nella fase di costruzione, soprattutto considerando il carattere temporaneo dell'intervento stesso. La tipologia di intervento consente altresì di escludere nella fase di esercizio variazioni della qualità dell'aria e pertanto criticità sulla salute pubblica.

ESAMINATA E VALUTATA tutta la documentazione tecnica trasmessa dal Proponente ai fini della Verifica di Varianti con le note di cui in premessa;

RILEVATO che:

- il presente parere ha per oggetto l'esame della documentazione acquisita per la verifica varianti, ai sensi del comma 4 art. 169 del D.Lgs 163/2006 e s.m.i. del progetto esecutivo “Linea AV/AC Milano – Verona - Tratta AV/AC Brescia – Verona Lotto funzionale Brescia est – Verona (escluso nodo di Verona) – Varianti cod. M49, M50” così come disposto dalla Divisione;

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

per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, e in particolare 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 Milano – Verona - Tratta AV/AC Brescia – Verona Lotto funzionale Brescia est – Verona (escluso nodo di Verona) – Varianti cod. M49, M50*", sia approvata direttamente dal Soggetto Aggiudicatore.

Il Presidente della Commissione

Cons. Massimiliano Atelli