



Ministero dell' Ambiente e della Sicurezza Energetica

***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. 445 del 21 aprile 2023

Progetto:	<p><i>Variante ex Art. 169 Dlgs n. 163/2006</i></p> <p><i>Linea ferroviaria AV/AC Milano-Verona. Tratta AV/AC Brescia-Verona: lotto funzionale Brescia Est-Verona (escluso Nodo di Verona). Variante cod. V20</i></p> <p>ID_VIP 9580</p>
Proponente:	<i>CEPAV Due — Consorzio Eni per l'Alta Velocità</i>

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

Ricordata la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. ed in particolare l’art. 8 (Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS), come modificato dall’art. 228, comma 1, del Decreto Legge del 19 maggio 2020, n.34 recante “*Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19*”, convertito con modificazioni dalla L. 17 luglio 2020, n. 77;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017, n. 342 recante Articolazione, organizzazione, modalità di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio;
- il Decreto Ministeriale del 4 gennaio 2018, n. 2 recante Costi di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio;
- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni VIA e VAS e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020;

Ricordata la normativa che regola il funzionamento delle procedure di VIA Speciale, e in particolare:

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n. 152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i.;
- la Legge 21 dicembre 2001, n. 443 recante “*Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive*”;
- il Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163 recante “*Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE*” e s.m.i. ed in particolare il Capo IV, Sezione II che “*disciplina la procedura per la valutazione di impatto ambientale e l'autorizzazione integrata ambientale, limitatamente alle infrastrutture e agli insediamenti produttivi soggetti a tale procedura a norma delle disposizioni vigenti relative alla VIA statale, nel rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 2 della direttiva 85/337/CEE del Consiglio, del 27 giugno 1985, come modificata dalla direttiva 97/11/CE del Consiglio, del 3 marzo 1997*”;
- il Decreto Legislativo del 18 aprile 2016, n. 50 recante “*Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull’aggiudicazione dei contratti di concessione,*

sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture” e, in particolare, l'art. 216 “Disposizioni transitorie e di coordinamento”, comma 27;

- il D.Lgs. n. 104 del 16/06/2017 recante “Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114”;

DATO ATTO che:

- con nota del 10/02/2023, acquisita dalla Direzione Generale valutazioni Ambientali (di seguito Direzione) al prot. MiTE-20181 del 13/02/2023, successivamente perfezionata con nota acquisita con prot. MiTE-21623 del 15/02/2023, il Proponente Consorzio 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 (escludo Nodo di Verona). Variante V20”.
- con nota prot. MiTE/44840 del 24/03/2023, acquisita dalla Commissione con prot CTVA-3375 del 24/03/2023, 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 Milano-Verona. Tratta AV/AC Brescia-Verona: lotto Funzionale Brescia Est-Verona (escludo Nodo di Verona). Varianti V20” sulla base della documentazione inviata dal Proponente;

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 5/12/2003 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 I”;
 - ✓ 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 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
- con Determina Direttoriale prot. MATTM-DEC-2021-0000344 del 10/09/2021, previo il Parere n. 144 del 1/09/2021 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 varianti non localizzative M49 e M50 relative 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-2021-0000339 del 10/09/2021, previo il Parere n. 145 del 1/09/2021 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 V17 e V18 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-2021-0000338 del 10/09/2021, previo il Parere n. 146 del 1/09/2021 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 localizzativa M40 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

Allo stato attuale, l'opera rientra tra gli interventi del Piano di Ripresa e Resilienza, approvato con il decreto legge n. 59/2021 (pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 108 del 7 maggio 2021).

Per tale intervento con DPCM del 16 aprile 2021, è stato nominato, ai sensi dell'art. 4, comma 1, del D.L. n. 32/2019, convertito con modificazioni dalla L. 55/2019, Commissario straordinario l'Ing. Vincenzo Macello, dirigente di RFI S.p.A.

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 contro-

deduzioni, 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 1.05.2016 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, n. 105 del 7/06/2021, n. 106 del 7/06/2021, n.144 e 146 del 1/9/2021 sono state analizzate 44 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, n. 61 del 15/2/2021, n.128 del 6/7/2021 e n.145 del 1/9/2021 sono state analizzate le proposte di varianti localizzative V3 e V7 e V2, V5,

V12, V14, V15, V17 e V18 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 è stata verificata la sussistenza per gli aspetti ambientali di competenza, delle condizioni di cui all'art. 169, comma 4, del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii., per l'approvazione da parte del Soggetto Aggiudicatore.

Oggetto del presente parere è una ulteriore variante localizzativa codificate V20 relative al lotto costruttivo n. 2. Tale variante è localizzativa 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 1 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.

La variante è sottoposta all'iter previsto dai commi 3 e 5, art. 169 del Dlgs 163/2006.

Nello specifico, oggetto della variante localizzativa V20 è 17 è il nuovo tracciato del metanodotto dedicato al sito produttivo ANCAP il cui approvvigionamento è oggi garantito mediante metanodotto dedicato (parallelo a Via Libia) che risulta incompatibile con le opere ferroviarie da realizzare e con la morfologia dei luoghi, con la realizzazione di una nuova condotta di lunghezza di circa 1.897 m nei Comuni di Sona e Sommacampagna.

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- 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: 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.

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 attività del monitoraggio ambientale sono anche riscontrabili sul sito WEB (con sezione pubblica e sezione riservata): <http://www.osservatoriambientali.it>.

Variante: V20 – modifica al tracciato del gasdotto a servizio di ANCAP

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

Località: Comuni di Sona e di Sommacampagna (VR)

Variazioni e relativa origine:

Il progetto definitivo di CdS prevedeva l'abbandono ed il solo smantellamento dell'attuale ramo di metanodotto a servizio di ANCAP in quanto era prevista la delocalizzazione del sito produttivo.

La variante V20 è conseguenza della variante M51-ANCAP già approvata ed è finalizzata al mantenimento dell'approvvigionamento energetico del sito produttivo ANCAP.

Oggetto della variante è la risoluzione dell'interferenza con la linea ferroviaria AV/AC Torino – Venezia, Tratta Milano – Verona, tramite la modifica del tracciato del gasdotto a servizio di ANCAP.

Di seguito, 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.

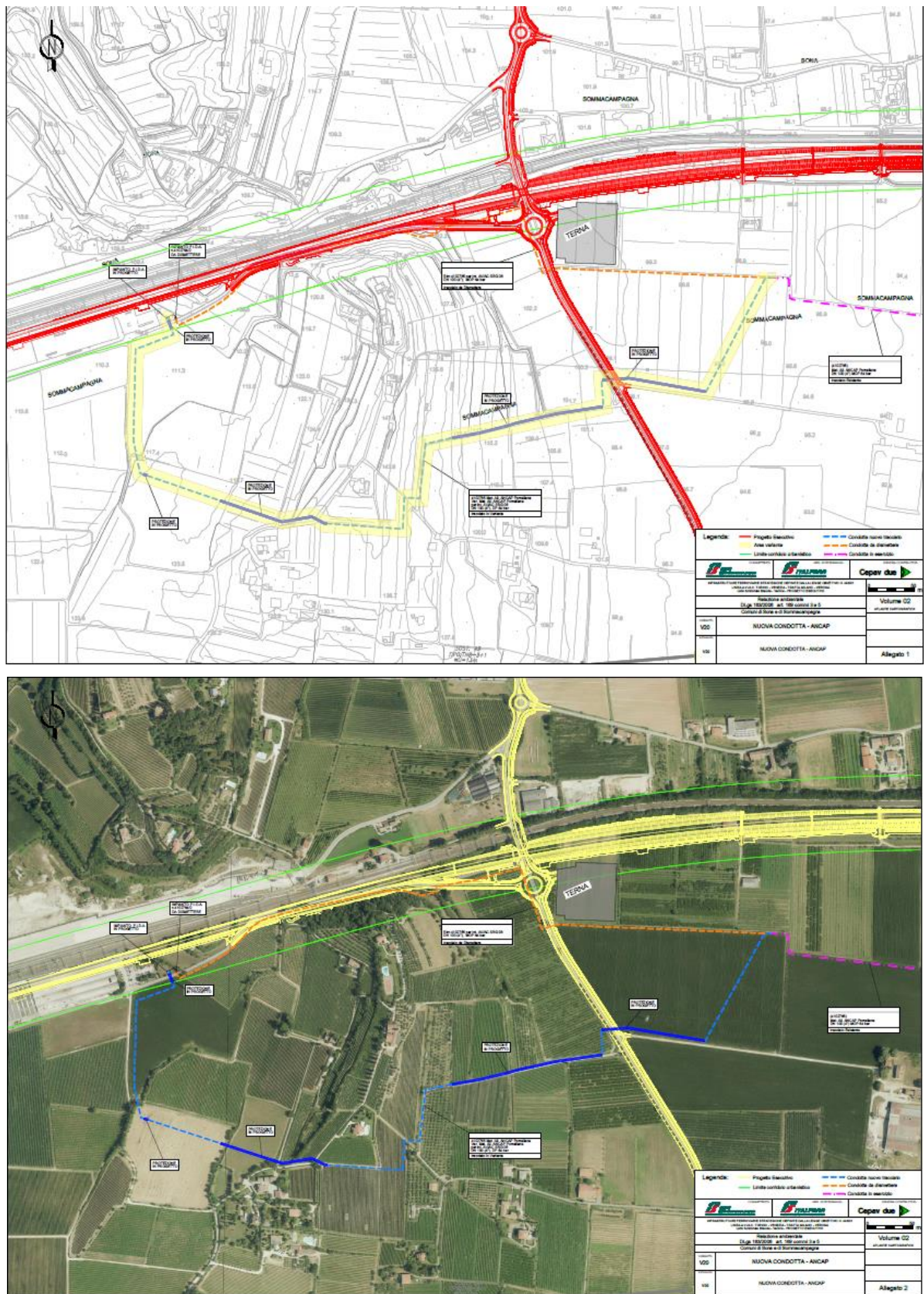


Figura 1 - Sovrapposizioni e ortofoto della soluzione di PD e della variante V20 di PE

Progetto:

L'area geografica interessata dal progetto è collocata all'interno del comune di Sommacampagna (VR) e del Comune di Sona (VR), interessando terreni agricoli adibiti a oliveto e vigneto. Con il fine di poter salvaguardare queste coltivazioni permanenti vengono previste, dove necessario, sistemi di piste speciali a basso impatto.

La lunghezza della condotta da realizzare in variante al metanodotto "4102765 Met. All. ANCAP Porcellane, DN 100 (4''), MOP 64 bar" in esercizio risulta essere di circa 1.897 m. L'inizio del tracciato in variante è previsto lungo il Met. All. ANCAP Porcellane, DN 100 (4''), MOP 64 bar all'interno del Comune di Sommacampagna (VR). Il tracciato in variante termina nell'impianto PIDA ubicato all'interno dell'area ANCAP Porcellane nel Comune di Sona (VR). Lungo la linea è prevista l'esecuzione di n. 2 attraversamenti stradali in trivellazione spingitubo.

Lungo la condotta DN 100 (4''), è prevista inoltre la posa di una polifora costituita da n. 3 tubazioni in PEAD PN 16 DN 50. Al termine della posa, la copertura minima della condotta sarà di norma $\geq 1,50$ m.

Il tracciato è stato definito in modo da minimizzare le interferenze con le attività agricole coinvolgendo le proprietà interessate in modo da tenere in conto delle esigenze di tutti. Grazie a questo approccio, con tutti i proprietari, sono stati già sottoscritti accordi bonari (condizionati all'approvazione della presente variante) per la messa a disposizione delle aree e l'apposizione delle servitù.

Durante l'esecuzione dell'opera l'accesso all'area di occupazione dei lavori, che verrà assicurata dalla viabilità ordinaria, subirà un aumento del traffico dovuto ai soli mezzi dei servizi logistici. Oltre alle arterie statali e provinciali, l'accessibilità all'area di occupazione lavori è assicurata dalla esistente viabilità secondaria costituita da strade comunali, vicinali e forestali, spesso in terra battuta, che trova origine dalla citata rete viaria.

Nel tratto compreso tra il V13 ed il P33 il metanodotto in progetto interessa terreni agricoli adibiti a oliveto e vigneto. Al fine di salvaguardare tali coltivazioni permanenti, nei seguenti tratti è stato sviluppato un progetto pista:

- da V13 a V25 (Dis. 40-DT-3C-1104; 40-DT-D-1106) Progetto pista speciale invertita;
- da V25 a P33 (Dis. 40-DT-3C-1105; 40-DT-D-1106) Progetto pista speciale

Le varie tipologie delle aree di passaggio per l'esecuzione dei lavori per la messa in opera della nuova condotta DN 100 (4''), in condizioni di non parallelismo con altre condotte, avrà una larghezza pari a:

- una fascia laterale continua, larga circa 6 m, per il deposito del materiale di scavo della trincea;
- una fascia della larghezza di circa 8 m per consentire l'assiemaggio della condotta e il passaggio dei mezzi occorrenti per l'assiemaggio, il sollevamento e la posa della condotta e per il transito dei mezzi adibiti al trasporto del personale, dei rifornimenti e dei materiali e per il soccorso.

Al termine delle attività l'area verrà ripristinata mediante riposizionamento dello strato di terreno vegetale ed inerbimento.

Il progetto prevede altresì la dismissione delle opere esistenti mediante:

- la rimozione delle opere esistenti quali tubazioni di linea, punti/impianti di linea, impianti concentrati e dei rispettivi materiali accessori;
- l’inertizzazione/intasamento di tratti di linea;
- l’inertizzazione/intasamento di tratti di tubo di protezione e/o cunicolo;
- il ripristino delle aree interessate dai lavori.
- in corrispondenza di alcuni attraversamenti provvisti di tubo di protezione, rimozione della condotta di trasporto gas e inertizzazione/intasamento del tubo di protezione mediante la sigillatura delle estremità e riempimento con miscele cementizie.
- in corrispondenza di alcuni attraversamenti privi di tubo di protezione, la tubazione non verrà rimossa. In questi casi si provvederà alla sua inertizzazione/intasamento.

Nel complesso le realizzazioni del tratto di metanodotto in variante avranno una durata di circa sei mesi. Dopo gli allacciamenti e messa in esercizio (che non potrà avvenire nel periodo invernale) seguiranno le attività di dismissione e ripristini per una durata complessiva di 3 mesi.

Analisi ambientale:

Come si evince dalla sintesi degli esiti dell’analisi ambientale relativa alle due fasi di costruzione e di esercizio, riportata in Figura 2 il giudizio di potenziale interferenza ambientale delle variazioni localizzative esaminate non ha registrato situazioni di criticità.

FASE DI CANTIERE											
SUBVARIANTI		In interferenza acque superficiali	In interferenza flora, fauna e habitat naturali	In interferenza beni storici, archeologici, naturali e paesaggistici	In interferenza suolo/sottosuolo	In interferenza acque sotterranee	In interferenza atmosfera	In interferenza rumore	In interferenza vibrazioni	In interferenza elettromagnetismo	In interferenza salute pubblica
RIF	DESCRIZIONE										
V20	Risoluzione interferenza del metanodotto con la linea ferroviaria AV/AC	-2	-1	-1	-1	-2	-1	-1	-1	0	-1
1	Significatività dell’impatto globale sulla componente - Fase di cantiere	-2	-1	-1	-1	-2	-1	-1	-1	0	-1
	Giudizio complessivo di significatività della variante - Fase di cantiere	-1		TRASCURABILE							
FASE DI ESERCIZIO											
SUBVARIANTI		In interferenza acque superficiali	In interferenza flora, fauna e habitat naturali	In interferenza beni storici, archeologici, naturali e paesaggistici	In interferenza suolo/sottosuolo	In interferenza acque sotterranee	In interferenza atmosfera	In interferenza rumore	In interferenza vibrazioni	In interferenza elettromagnetismo	In interferenza salute pubblica
RIF	DESCRIZIONE										
V20	Risoluzione interferenza del metanodotto con la linea ferroviaria AV/AC	0	0	0	0	-1	0	0	0	0	0
1	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		NULLO							
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)					

Figura 2 - Esiti della Valutazione Ambientale

Nel seguito vengono riportate le principali conclusioni delle valutazioni eseguite dal Proponente, con riferimento alle componenti ambientali analizzate.

ACQUE SUPERFICIALI

La variante interferisce in più punti alcuni canali della rete irrigua in cls gestita dal Consorzio di Bonifica Veronese:

- il tratto di gasdotto da dismettere interferisce in n.3 punti la rete dei canali irrigui,
- il nuovo tracciato del gasdotto interferisce in n. 3 punti la rete dei canali irrigui.

Il canale interferito in più punti è il tratto di rete irrigua lungo il lato occidentale della SP26 Morenica-Via Bussolengo; si tratta di canale facente parte dell'idrografia secondaria, non sottoposta a vincolo/servitù idraulica, secondo la classificazione del Comune di Sommacampagna. Tale corpo idrico risulta già interferito dalla costruenda linea ferroviaria AV/AC.

Sono analizzate le diverse cartografie tematiche e riportate immagini di sopralluogo.

In fase di costruzione il Proponente valuta complessivamente trascurabili i potenziali impatti sui corpi idrici esistenti dovuti alla variante progettuale, tenuto conto anche delle mitigazioni previste in fase di costruzione e delle dimensioni degli scavi. In ogni caso, le interferenze con i corpi idrici superficiali sono analizzate e gestite nel progetto Snam.

Per quanto riguarda la fase di esercizio è possibile attribuire un giudizio nullo dei potenziali impatti, in quanto le linee di gasdotto non producono scarichi in c.i.s. e pertanto non interferiscono con la componente acque superficiali.

FLORA, FAUNA E HABITAT NATURALI

In merito alle caratteristiche principali della componente ambientale, il progetto non interessa elementi essenziali della Rete Ecologica; il territorio comunale di Sommacampagna non è interessato dalla presenza di siti appartenenti alla rete Natura 2000; - Boschi: l'intervento non interessa ambiti con presenza di elementi forestali rilevanti (boschi). Il progetto di dismissione del metanodotto esistente lambisce un bosco quercu-carpineti e carpineti, area classificata come vincolo forestale. Nelle restanti aree interessate dalla variante non si rilevano elementi di particolare rilevanza ecologica, non rendendosi necessaria la pianificazione di approfondimenti e monitoraggi.

In fase di cantiere la variante comporta delle alterazioni relative alla componente in oggetto trascurabili, mentre in fase di esercizio l'impatto dell'opera è classificabile come neutro, non comportando differenti azioni di interferenza nei confronti delle componenti analizzate rispetto alla situazione attuale.

BENI STORICI, ARCHITETTONICI, NATURALI E PAESAGGISTICI

L'impatto sulla componente paesaggistica è da ritenersi trascurabile in fase di esecuzione dei lavori, in quanto si è in presenza, in un'area limitrofa all'area di lavoro, di un vincolo ambientale e la realizzazione delle opere comportano un'alterazione temporanea del paesaggio.

In fase di esercizio, l'impatto dell'opera in variante nel suo insieme è classificabile come nullo, in quanto l'opera non interferisce con aree di interesse architettonico, naturale o paesaggistico.

SUOLO

L'impatto sulla componente in fase di costruzione è trascurabile, in quanto la dismissione del metanodotto esistente e la realizzazione della nuova linea comportano scavi a profondità comprese tra 0,5 m e 6 m. In fase di esercizio la variante non comporta differenze di impatto ambientale con lo stato di fatto.

ACQUE SOTTERRANEE

I potenziali impatti sulle acque sotterranee dovuti dalla variante sono valutati complessivamente trascurabili sia nella fase di realizzazione che nella fase di esercizio. È previsto nell'ambito del P.M.A – LC1, che la componente acque sotterranee, nella zona della variante, sia oggetto di monitoraggio sia in fase di corso d'opera che di post operam.

ATMOSFERA

Degli approfondimenti valutativi condotti relativi alla dispersione di materiale polverulento durante l'attività di cantiere con particolare riferimento ai possibili ricettori residenziali più esposti, è stato possibile valutare i potenziali impatti per la modifica di V20 in fase di realizzazione del tutto trascurabili. Nella fase di esercizio i potenziali impatti possono essere valutati come nulli, soprattutto in virtù della tipologia di intervento in oggetto.

RUMORE E VIBRAZIONI

In conseguenza delle valutazioni fatte sulla propagazione sonora durante l'attività di cantiere, con particolare riferimento ai possibili ricettori residenziali più esposti, è possibile valutare trascurabili i potenziali impatti attribuibili alla modifica V20 nella fase di realizzazione. 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/interferenza indotta dall'intervento sulla componente in oggetto.

SALUTE PUBBLICA

In conseguenza dei risultati delle valutazioni condotte della possibile alterazione/peggioramento della qualità dell'aria potenzialmente inalata dai possibili ricettori residenziali più esposti, è possibile valutare trascurabili i potenziali impatti attribuibili all'intervento e pertanto criticità nei confronti della componente "salute pubblica".

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.

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE

Il Proponente riporta con il codice INOR11EE2RGIM0000057A – allegato 3 le postazioni di monitoraggio ambientale.

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 trasmessi anche al MiTE (oggi MASE), 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 sopra citato e si riferiscono a sopralluoghi mirati e specifici tavoli tecnici che sono poi sottoposti all'approvazione all'Osservatorio Ambientale di tratta.

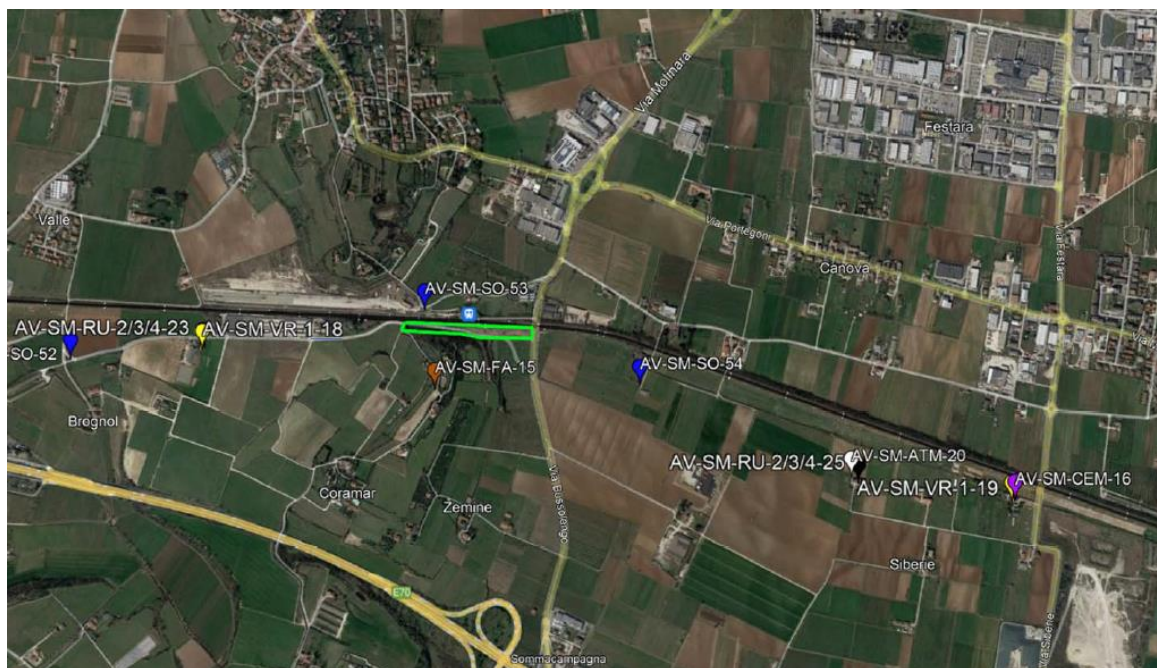


Figura 3 - V20 . Postazioni di monitoraggio ambientale

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 ferroviaria AV/AC Milano-Verona. Tratta AV/AC Brescia-Verona: lotto Funzionale Brescia Est-Verona (escluso Nodo di Verona). Variante cod. V20," 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 relative al progetto *Linea ferroviaria AV/AC Milano-Verona. Tratta AV/AC Brescia-Verona: lotto Funzionale Brescia Est-Verona (escludo Nodo di Verona). Variante cod.V20*, siano approvate direttamente dal Soggetto Aggiudicatore.

Il Presidente
Cons. Massimiliano Atelli