



Ministero dell' Ambiente e della Sicurezza Energetica

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

* * *

Parere n. 444 21 aprile del 2023

| | |
|--------------------|---|
| Progetto: | <p><i>Linea AV/AC Torino - Venezia Tratta AV/AC Brescia – Verona Lotto funzionale Brescia est - Verona (escluso nodo di Verona) Varianti cod. M54 Linea ferroviaria AV/AC Milano-Verona. Tratta AV/AC Brescia-Verona: lotto funzionale Brescia Est-Verona (escluso Nodo di Verona). Variante cod. M54</i></p> <p><i>Variante ex Art. 169 Dlgs n. 163/2006</i></p> <p>ID_VIP 9563</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 28/02/2023, acquisita dalla Direzione Generale valutazioni Ambientali (di seguito Direzione) al prot. MiTE-31165 del 3/03/2023, 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 (escluso Nodo di Verona). Variante M54”.
- con nota prot. MiTE/3246 del 22/03/2023, acquisita dalla Commissione con prot CTVA-3294 del 22/03/2023, 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 (escluso 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 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 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 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. 554 del 29/12/2020, previo il Parere n. 31 del 30/11/2020 della Commissione è stata determinato che, in merito agli aspetti ambientali di competenza, che sussistono le condizioni di cui all'art. 169, c. 3, D. Lgs. 163/2006 per cui le proposte di varianti localizzative V3 (rotatoria via Stazione - via Berlinguer in comune di Calcinato) e V7 (nuovo cavalcavia via Grezze in Comune di Desenzano relative al progetto esecutivo dell'opera "Linea AV/AC Torino - Venezia, Tratta Milano - Verona, Lotto funzionale Brescia est – Verona" possano essere approvate direttamente dal Soggetto Aggiudicatore;
- con Determina Direttoriale prot. n. 84 del 16/03/2021, previo il Parere n. 61 del 15/02/2021 della Commissione è stata determinato che, in merito agli aspetti ambientali di competenza, che sussistono le condizioni di cui all'art. 169, c. 3, D. Lgs. 163/2006 per cui le proposte di varianti localizzative V2, V5 e V12 relative al progetto esecutivo dell'opera "Linea AV/AC Torino - Venezia, Tratta Milano - Verona, Lotto funzionale Brescia est – Verona" possano essere approvate direttamente dal Soggetto Aggiudicatore;
- con Determina Direttoriale prot. n. 93 del 23/03/2021, previo il Parere n. 67 del 5/03/2021 della Commissione è stata determinato che, in merito agli aspetti ambientali di competenza, sussistono le condizioni di cui all'art. 169, c. 3, D. Lgs. 163/2006 per cui le proposte di varianti l M4, M6, M11, M14, M19, M24, M27, M33, M16, M18, M20, M23, M32, M34, M35, M36, M38, M39, M41, M42, M43 e M46 relative al progetto esecutivo dell'opera "Linea AV/AC Torino - Venezia, Tratta Milano - Verona, Lotto

funzionale Brescia est – Verona (escluso nodo di Verona)” possano essere approvate direttamente dal Soggetto Aggiudicatore;

- con 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; 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 Mercè, 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 non localizzativa (come dichiarato dallo stesso Proponente “*la variante di cui alla documentazione allegata (codificata M54), 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. M54avente per oggetto modifiche a Via Libia – Tratto est (fase 2)

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.

Variante: M54 – Via Libia (fase 2)

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

Località: Le opere sono ubicate nel Comune di Sommacampagna, in Provincia di Verona, nella Regione Veneto.

Origine della Variante – Richiesta originata dai Comuni di Sommacampagna e di Sona e dalla Regione Veneto, formulata nell'ambito della Conferenza di servizi discussa e concordata nel verbale di accordo sottoscritto il 24.10.2016, e recepita, come prescrizione n. 231, nella Delibera CIPE n. 42 del 10.07.2017. La modifica consiste nel ripristinare Via Libia traslandola, rispetto all'attuale tracciato, a sud per consentire l'inserimento della linea ferroviaria fino all'intersezione con la S.P. n. 26 Morenica

Il Progetto Definitivo di CdS prevede la soppressione dell'attuale tracciato di Via Libia (nel tratto interessato dal futuro sedime ferroviario della linea AV) la sua sostituzione con una viabilità di cucitura tra l'attuale Via Libia e la Via Morenica, tramite l'utilizzo della Strada Madonna di Monte e la Via Bussolengo e raccordi viari tra queste ultime.

In attesa della definizione del nuovo sistema di alimentazione elettrica e della connessa disposizione sul territorio delle sottostazioni elettriche ed al fine di avviare i lavori ferroviari senza interferire con il traffico automobilistico di Via Libia, l'intervento è stato articolato in due fasi.

La prima fase (oggetto della variante M46 già approvata da RFI con delibera RFI-DINDIPAV. PC\A0007\P\2021\0000067 del 08.04.2021) prevede la realizzazione del nuovo tratto ovest di Via Libia, mentre l'iter approvativo del tratto est è stato rinviato ad una fase successiva quando si sarebbe definito il nuovo progetto di alimentazione elettrica della linea AV. Nella fase 1, al fine di garantire la continuità stradale, è prevista inoltre una bretella a carattere provvisoria (in luogo del futuro tratto est) fino all'intersezione con la S.P. Morenica.

La fase 2, nello specifico la variante M54, interessa il tratto terminale di circa 130 metri di viabilità (lato est) e la rotatoria in corrispondenza dell'intersezione di Via Libia (Via Val di Sona) con la SP 26 Morenica (Via Bussolengo), interessata quest'ultima da interventi di riqualificazione che sono stati oggetto della variante M27 (già approvata da RFI con delibera RFI-DIN-DIPAV.PC\A0007\P\2021\0000067 del 08.04.2021).

Di seguito, si riporta: i) la cartografia a scala 1:25.000, nella quale è indicata l'ubicazione della variante con la relativa sigla identificatrice; ii) la 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.

Per la realizzazione del rilevato della rotatoria è previsto uno strato di scotico dello spessore minimo di 50 cm, il cui riempimento verrà effettuato con idoneo materiale da rilevato. Per il corpo del rilevato è previsto l'utilizzo di materiali idonei e adeguati livelli di compattazione.

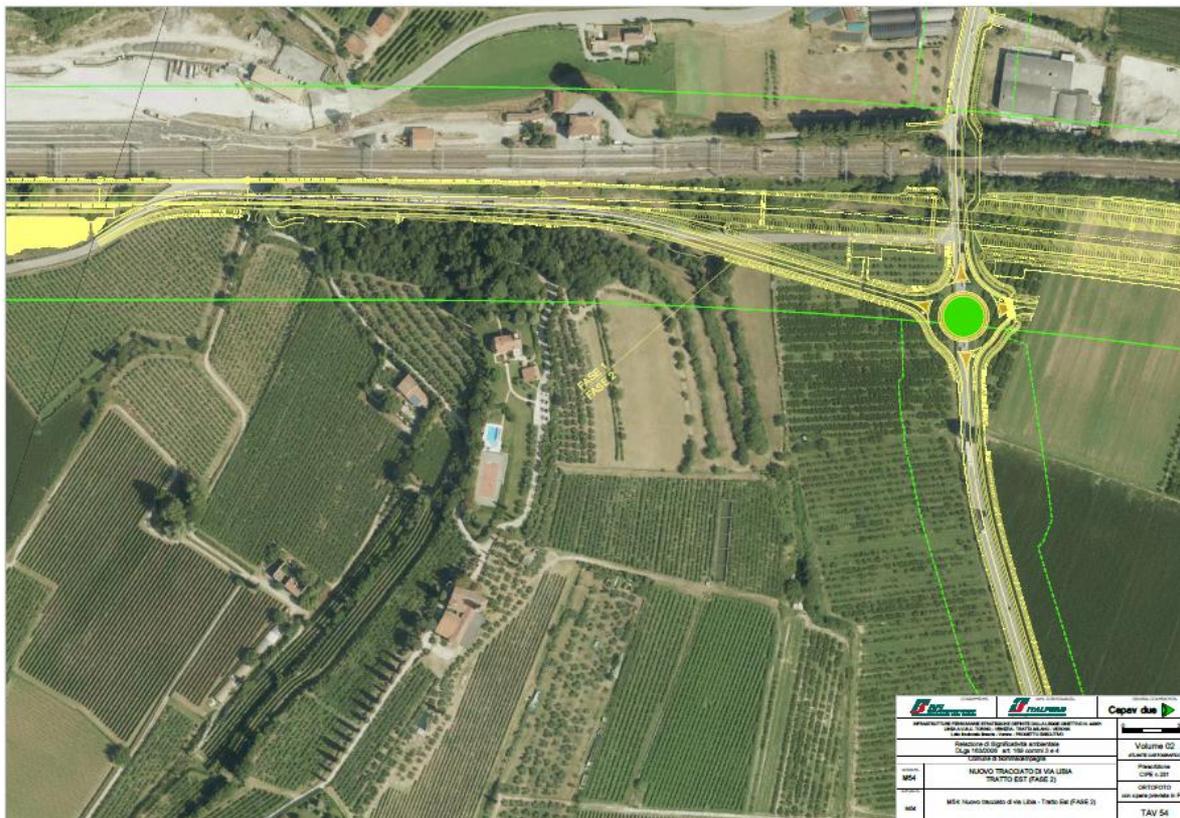


Figura 2 – Variante M54 individuazione su ortofoto

Per quanto riguarda i quattro rami di innesto, i bracci di ingresso nella rotatoria sono organizzati ad una corsia, ed hanno larghezza pari a 3.50 m, mentre i bracci di uscita sono organizzati ad una corsia ed hanno larghezza pari a 4.50 m. La rotatoria ha un'isola centrale di diametro 28 m sistemata a verde e una corona esterna di larghezza 2m posta sul bordo dell'isola centrale. La configurazione della variante supera quanto indicato nella precedente variante M27 a causa delle modifiche sul sistema di alimentazione elettrica intervenuto successivamente.

Infine, il Proponente riporta lo schema delle linee elettriche in cavidotto che saranno realizzate in corrispondenza della viabilità in oggetto. La tavola evidenzia la compatibilità delle opere da eseguire (Figura 3).

La realizzazione della nuova viabilità interferisce con le viabilità esistente e accessi alle proprietà in maniera puntuale e verranno gestiti tramite deviazioni e accessi provvisori e chiusure notturne per realizzazione degli innesti.

Per quanto riguarda le interferenze idrauliche, il Proponente rimanda all'elaborato specifico (IN0R11EE2P8INZ906003B).

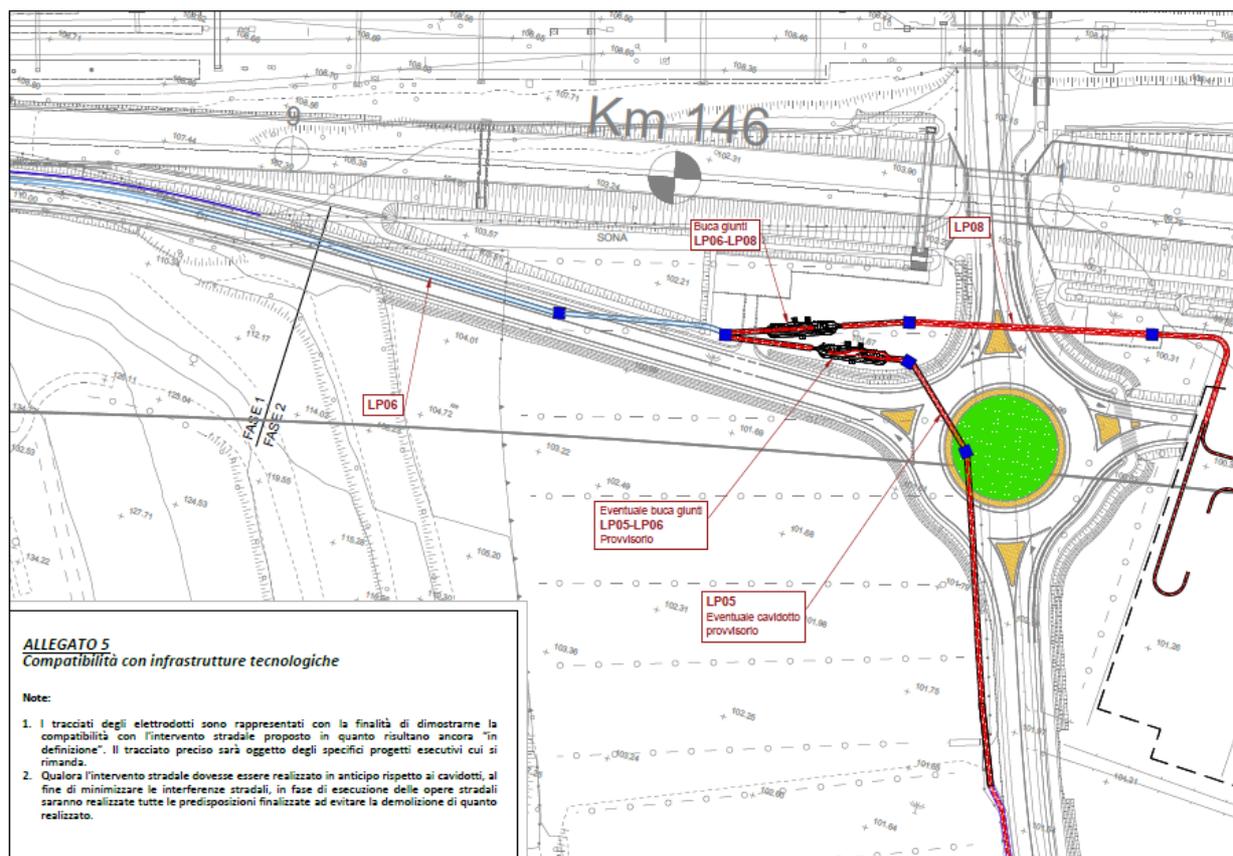


Figura 3 – Compatibilità con infrastrutture tecnologiche

Sono previste tre fasi realizzative ed inoltre la realizzazione della nuova viabilità interferisce con le viabilità esistenti e accessi alle proprietà in maniera puntuale e verranno gestiti tramite deviazioni e accessi provvisori e chiusure notturne per realizzazione degli innesti.

Nel corso dei lavori sono adottate tutte le misure mitigative previste per i lavori delle opere AV/AC e definite nella documentazione "dossier di cantiere". Tali documenti hanno integrato la documentazione relativa alla cantierizzazione dei lavori per tenere conto delle specifiche prescrizioni formulate dal CIPE e sono stati sottoposti alla procedura di verifica di attuazione (ID-VIP-4370). Tutti i dossier, così come tutti gli elaborati del progetto esecutivo del lotto funzionale Brescia est – Verona, sono disponibili sul sito del MATTM. In particolare, con riferimento al dossier generale (rif. INOR11EE2ROOV30GO003A).

Per la fase di esercizio il Proponente prevede mitigazioni a verde con doppia finalità: inserire nel contesto territoriale l'intervento stradale e compensare la sottrazione di vegetazione provocata dalla realizzazione di Via Libia (intero intervento) in ottemperanza alla prescrizione CIPE n. 258 delibera n.42/2017. In particolare, sono descritti gli interventi a verde MB16 (macchia boscata) e l'intervento PR132.

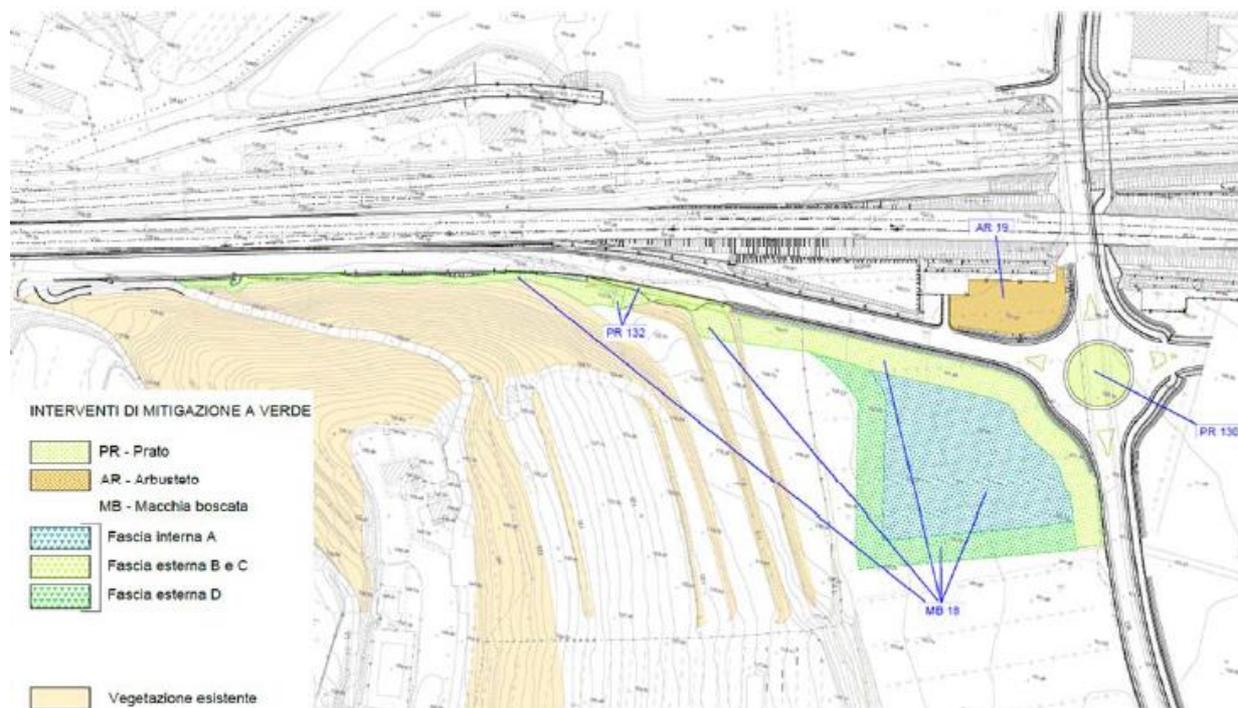


Figura 4 – Interventi di mitigazione a verde

Analisi ambientale:

Come si evince dalla sintesi degli esiti dell’analisi ambientale condotta dal Proponente e relativa alle due fasi di costruzione e di esercizio, riportata in Figura 5 e Figura 6 e il giudizio di potenziale interferenza ambientale delle modifiche non localizzative relative alla variante M54 è risultato nullo nella fase di costruzione e positivo nella fase di esercizio.

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

| FASE DI CANTIERE | | | | | | | | | | | |
|--|---------------------------------|--|---|-------------------------------|--------------------------------|------------------------|---------------------|-------------------------|--------------------------------|------------------------------|--------------|
| SOTTOVARIANTI | 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 | |
| M54 | -2 | 0 | 0 | 0 | 0 | -1 | -1 | -1 | 0 | -1 | |
| Significatività dell’impatto globale della variante | -2 | 0 | 0 | 0 | 0 | -1 | -1 | -1 | 0 | -1 | 0 |
| Soglia di giudizio | P | N | T | M | S | | | | | | NULLO |

Figura 5 – Esiti della Valutazione Ambientale – Fase di cantiere

| FASE DI ESERCIZIO | | | | | | | | | | | |
|---|---------------------------------|--|---|-------------------------------|--------------------------------|------------------------|---------------------|-------------------------|--------------------------------|------------------------------|---|
| SOTTOVARIANTI | 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 | |
| M54 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Significatività dell'impatto globale della variante | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| POSITIVO | | | | | | | | | | | |
| Soglia di giudizio | P | N | T | M | S | | | | | | |

Figura 6 – Esiti della Valutazione Ambientale – Fase di esercizio

ACQUE SUPERFICIALI

Il Proponente valuta complessivamente trascurabili i potenziali impatti sui corpi idrici esistenti dovuti alla modifica introdotta dal Progetto Esecutivo di Variante nella fase di realizzazione.

In ogni caso, le interferenze con i corpi idrici superficiali sono analizzate e gestite nel progetto idraulico del PEV. Per quanto riguarda la fase di esercizio il Proponente attribuisce un giudizio nullo dei potenziali impatti, in quanto il recapito finale delle acque meteoriche della variante rimane il medesimo previsto nel PD (suolo) e quindi la modifica non comporta maggiori interferenze sulle acque superficiali.

FLORA, FAUNA E HABITAT NATURALI

Dagli approfondimenti effettuati dal Proponente sulla base dei dati e delle informazioni bibliografiche analizzati, nell'area interessata dai lavori di realizzazione dell'opera non si rileva la presenza di elementi di particolare rilevanza ecologica, a scala locale. Con riferimento specifico al contesto in cui si inserisce l'opera, l'impatto sulla componente è ritenuto neutro dal Proponente in fase di esecuzione dei lavori, in quanto la variante progettuale dell'opera non comporta differenti azioni di interferenza nei confronti della componente analizzata rispetto al Progetto Definitivo. In fase di esercizio, l'impatto dell'opera in variante nel suo insieme è classificata dal Proponente come positivo per l'attuazione di misure di mitigazione a verde.

BENI STORICI, ARCHITETTONICI, NATURALI E PAESAGGISTICI

Con riferimento specifico al contesto in cui si inserisce l'opera, l'impatto sulla componente è ritenuta dal Proponente neutro in fase di esecuzione dei lavori in quanto, in termini differenziali, la variante non apporta variazioni di impatti alla componente, e positivo in fase di esercizio poiché la nuova viabilità di ricucitura tra Via Libia e la SP26 Morenica interferisce parzialmente con aree a valenza paesaggistica, a differenza della viabilità prevista nel PD, e l'interferenza è di entità minore.

SUOLO

Con riferimento alle risultanze dell'analisi, l'impatto sulla componente in fase di costruzione è ritenuto nullo dal Proponente in quanto non si hanno differenze di impatto rispetto al PD.

Anche in fase di esercizio l'impatto viene considerato nullo poiché l'area di progetto non ricade in area contaminate e/o bonificate e le opere previste non comportano rischi per il suolo/sottosuolo.

ACQUE SOTTERRANEE

In applicazione della metodologia proposta nonché degli approfondimenti valutativi condotti dal Proponente, sono stati valutati nulli i potenziali impatti sulle acque sotterranee dovuti alla modifica introdotta dal PEV, rispetto al PD, sia nella fase di realizzazione che nella fase di esercizio. E' previsto nell'ambito del P.M.A – LC1, che la componente acque sotterranee, nella zona della variante, è oggetto di monitoraggio sia in fase di corso d'opera che di post operam.

ATMOSFERA

Per quanto riguarda la dispersione di materiale polverulento durante l'attività di cantiere con particolare riferimento ai possibili ricettori residenziali più esposti, il Proponente valuta trascurabile i potenziali impatti attribuibili alla modifica M54 nella fase di realizzazione (valutati considerando cautelativamente l'intervento come ex-novo nelle condizioni con e senza l'applicazione di interventi mitigativi ordinari per attività di realizzazione di opere viarie). Per quanto riguarda la fase di esercizio è attribuito un giudizio nullo dei potenziali impatti, soprattutto in virtù dell'assenza di nuovi indotti di traffico veicolare.

RUMORE E VIBRAZIONI

Durante l'attività di cantiere con particolare riferimento ai possibili ricettori residenziali più esposti, il Proponente valuta come trascurabili i potenziali impatti attribuibili alla modifica M54 nella fase di realizzazione (valutati considerando cautelativamente l'intervento come ex-novo nelle condizioni con e senza l'applicazione di interventi mitigativi ordinari per attività di realizzazione di opere viarie). Per quanto riguarda la fase di esercizio è attribuito un giudizio nullo dei potenziali impatti, soprattutto in virtù dell'assenza di nuovi indotti di traffico veicolare.

ELETTROMAGNETISMO

La tipologia di intervento consente di escludere a priori qualsiasi interferenza/criticità indotta dall'intervento sulla componente in oggetto.

SALUTE PUBBLICA

In applicazione della metodologia proposta nonché degli approfondimenti valutativi preliminari relativi alla valutazione della possibile alterazione/peggioramento della qualità dell'aria potenzialmente inalata dai possibili ricettori residenziali più esposti il Proponente sostiene che la variante in oggetto non determina variazioni rilevanti della qualità dell'aria e pertanto criticità nei confronti della componente "salute pubblica".

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE

Il Proponente riporta con il codice IN0R11EE2RGIM0000051A – allegato 3 le postazioni di monitoraggio ambientale.

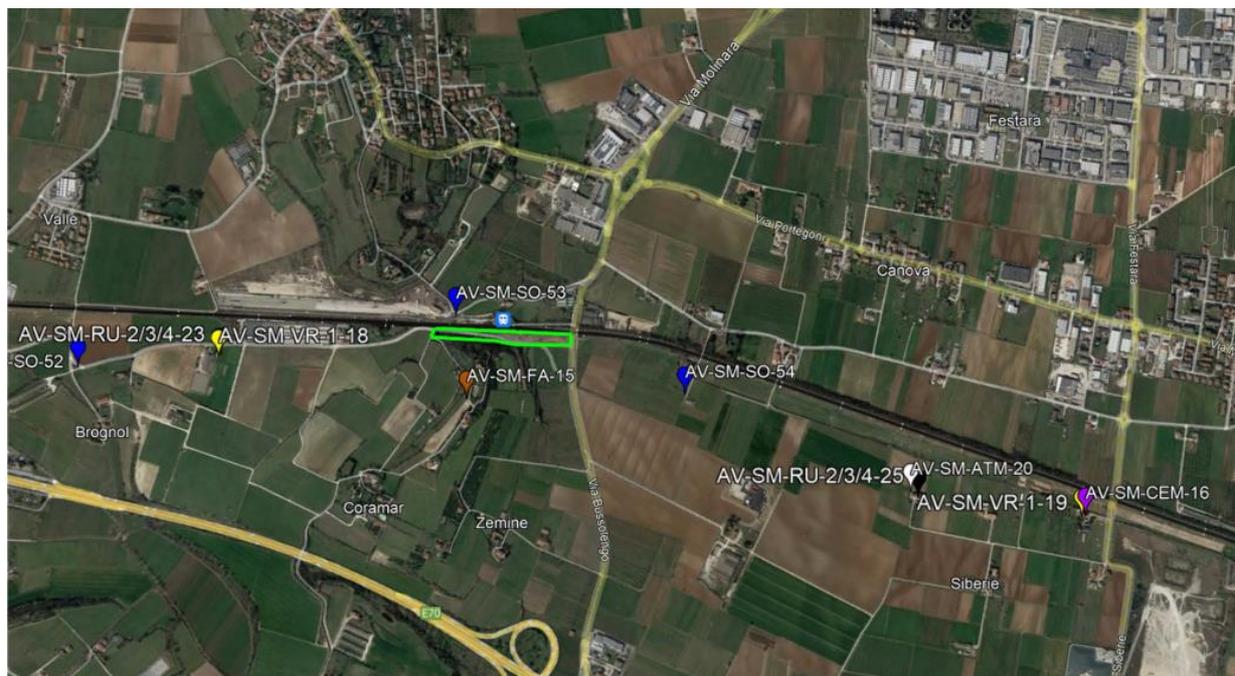


Figura 7 – Postazioni di monitoraggio ambientale per la variante M54

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 MATTM, prima di avviare le diverse attività in cantiere. Sono in atto, in accordo con le istruttorie documentali del Nucleo Tecnico, i monitoraggi ambientali di corso d'opera. Le eventuali integrazioni al PMA sono costantemente valutate di concerto con il Nucleo Tecnico sopra citato e si riferiscono a sopralluoghi mirati e specifici tavoli tecnici che sono poi sottoposti all'approvazione all'Osservatorio Ambientale di tratta.

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. M54" 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 ferroviaria AV/AC Milano-Verona. Tratta AV/AC Brescia-Verona: lotto funzionale Brescia Est-Verona (escluso Nodo di Verona). Variante cod. M54*” sia approvata direttamente dal Soggetto Aggiudicatore.

Il Presidente

Cons. Massimiliano Atelli