



Ministero dell' Ambiente e della Sicurezza Energetica

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

* * *

Parere n. 521 del 10 novembre 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. M55</i></p> <p>ID_VIP 10423</p>
Proponente:	<i>CEPAV Due — Consorzio Eni per l'Alta Velocità</i>

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

RICHIAMATA 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” (d’ora innanzi d. lgs. n. 152/2006) e in particolare l’art. 8 (Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS) e ss.mm.ii;
- 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 Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020, del Ministro per la Transizione Ecologica n. 11 del 13 gennaio 2022 e del Ministro dell’Ambiente e della Sicurezza energetica n. 157 del 10 maggio 2023; n. 196 del 13 giugno 2023, n. 250 del 1° agosto 2023 e n. 286 del 1° settembre 2023

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 31 marzo 2023, n. 36 “*Codice dei contratti pubblici in attuazione dell'articolo 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78, recante delega al Governo in materia di contratti pubblici*” e, in particolare, l’art. 225 “*Disposizioni transitorie e di coordinamento*”, commi 10 e 11;

DATO ATTO che:

- con nota del 28/09/2023, acquisita dalla Direzione Generale valutazioni Ambientali (di seguito Direzione) al prot. MASE-157873 del 4/10/2023, 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 M55*".

- con nota prot. MASE-169789 del 23/10/2023, acquisita dalla Commissione con prot CTVA-11938 del 23/10/2023, 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). Variante M55*" 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 I 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
- con Determina Direttoriale prot. MASE-VA-DEC-2023-0000229 del 8/05/2023, previo il Parere n. 444 del 21/04/2023 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 M54 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. MASE-VA-DEC-2023-0000217 del 2/05/2023, previo il Parere n. 445 del 21/04/2023 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 localizzativa V20 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 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 e n. 444 del 23/04/2023 sono state analizzate 45 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, n.145 del 1/9/2021 e e n. 445 del 23/04/2023 sono state analizzate le proposte di varianti localizzative V3 e V7 e V2, V5, V12, V14, V15, V17, V18 e V20 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.

Il Proponente ha proceduto ad un'analisi ambientale sviluppando in particolare tra gli elaborati le due relazioni denominate “*Relazione ambientale per le opere in variante ai sensi della procedura del D. Lgs 163/2006, art 169, commi 3 e 4 Volume 01: Identificazione e descrizione della variante M55, Volume 02: Valutazione ambientale*”.

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 sia per la fase di costruzione / cantierizzazione che di esercizio delle opere.

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 ambientale "Volume 02 – Valutazione 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 1:5.000 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: M55 – Nuovo Cavalcavia in località Armea

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

Località: Comune di Desenzano (Brescia)

Origine della Variante – Variante originata dall'ottemperanza alla prescrizione CIPE n. 265 (delibera 42/17) e da ulteriori richieste del Comune di Desenzano, espresse in Conferenza dei Servizi, che avevano generato la prescrizione stessa.

In CdS il tema dei cavalcavia di attraversamento nell'area Brognoli - Armea è stato oggetto di osservazioni da parte del Comune di Desenzano del Garda al fine di garantire adeguatamente le relazioni viabilistiche nord-sud. Inoltre, sull'argomento ulteriori confronti si tennero nel corso del 2016. In particolare, per le opere in oggetto si concordò che, con riferimento al cavalcavia previsto in PD nei pressi della Cascina Pergola Vecchia (località Brognoli) si sarebbe scelta la migliore soluzione tra le seguenti tre fattibili alternative:

- mantenere il cavalcavia presso la cascina Pergola Vecchia previsto in PD rivedendo la viabilità di cucitura tra i vigneti;

- sostituire il cavalcaferrovia di PD con un cavalcaferrovia ortogonale all'autostrada nei pressi del cavalcavia dell'A4 esistente in località Armea;
- sostituire il cavalcaferrovia di PD con un cavalcaferrovia intorno alla pk di PD 115+700 in posizione obliqua secondo l'asse stradale esistente.

Infine, il Comune comunicò di aver scelto la soluzione (sovrappasso diagonale).

L'attraversamento in parola, a seguito delle richieste del Comune, è stato quindi oggetto della prescrizione n. 265 contenuta nella delibera CIPE n. 42 del 10 luglio 2017.

“Nel comune di Desenzano del Garda, per quanto riguarda l'attuale cavalcavia autostradale alla progressiva ferroviaria 115+700, nei pressi della Cascina Armea, sostituire il cavalcaferrovia previsto in progetto alla pk 115+158 con un cavalcaferrovia alla pk 115+700 in posizione obliqua secondo il tracciato dell'asse viario esistente, integrandolo con una viabilità di ricucitura per la capezzagna posta nell'area a Sud che attraversa i vigneti esistenti.”

Le preliminari attività espropriative, i confronti con il territorio ed i confronti con il Comune nel 2020 hanno fatto emergere criticità relativamente alla soluzione progettuale prevista e scelta dalla Amministrazione comunale precedente. In particolare, tale soluzione comporta considerevoli interferenze con aree coltivate a vigneto (Lugana) a nord dell'autostrada A4 (proprietà Zenato) e con l'agriturismo Armea, che sarebbe a rischio chiusura in caso di realizzazione dell'opera. Sono seguiti incontri e confronti che hanno consentito la definizione di una soluzione a minore impatto paesaggistico e con minore occupazione di suolo. Tale soluzione è stata proposta dal Comune e verificata dal GC.

In dettaglio, in data 29.07.2020 il Comune di Desenzano, con nota prot. n. 32966/6, vista la richiesta dei privati interessati dalle opere, chiede al GC il recepimento delle istanze dei privati che si traducono in una soluzione progettuale che, sebbene con una inclinazione di 18° rispetto alle infrastrutture attraversate, ricalca il sovrappasso esistente. Il disegno prevede una sezione dell'impalcato ridotta rispetto alla precedente soluzione di 0,95 m.

La soluzione recentemente richiesta dal Comune che corrisponde alla alternativa b) esaminata nel 2016 consente, rispetto all'alternativa c), di:

- non interferire con l'agriturismo Armea;
- minimizzare il consumo di suolo e le interferenze sui vigneti;
- ridurre le dimensioni dell'opera di attraversamento;
- essere favorevolmente accettata dal territorio.

Al fine di risolvere l'interferenza della linea AV con i due attraversamenti nord-sud esistenti sul territorio del comune di Desenzano alla pk ferroviarie di PD 115+158 (corrispondente alla pk di PE 125+158) in località Brognoli e 115+700 (corrispondente alla pk di PE 125+700) in località Armea, il progetto definitivo (PD) presentato in Conferenza di Servizi prevedeva la demolizione di entrambi i cavalcavia e la realizzazione di un solo cavalcavia (Cascina Pergola Vecchia IV22 n. 243 A4) alla pk di PD 115+158 in località Brognoli.

La viabilità in progetto è di tipo F2 con corsie da 3,25 m e banchine da 1 m. I marciapiedi (1,85 m per lato) ospitano anche le barriere stradali e la rete parasassi; la larghezza complessiva dell'impalcato è dunque pari a 12,20 m. Il manufatto, costituito da 7 campate con luci variabili (30-55 m) è lungo 295 m. L'intero intervento, compreso delle rampe è di circa 750 metri.

Di seguito si riporta la descrizione del progetto esecutivo (PE) di variante.

L'attraversamento è posto alla pk di PE 125+700 (equivalente a pk di PD 115+700) ed è inclinato di 18° rispetto alle infrastrutture attraversate (A4 e AV).

Il cavalcaferrovia, di lunghezza complessiva pari a 117.60 metri, è costituito da 2 campate in semplice appoggio di luce pari a 57.60 metri.

La sezione trasversale dell'opera è costituita da una sede carrabile di 8.50m e da due cordoli esterni di larghezza pari a 1.365 m ciascuno, con una larghezza utile, incluso lo spazio occupato dalle barriere di sicurezza, pari a 1.00 m; la larghezza complessiva della soletta pari a 11.25 m.

Sui cordoli sono ubicate le barriere di sicurezza, mentre le reti di protezione, di altezza variabile, sono poste all'estradosso della piattabanda superiore delle travi principali e, unite a queste, garantiscono il rispetto dell'altezza utile minima prevista dal Manuale di Progettazione.

Complessivamente l'intervento in variante rispetto a quanto previsto nel progetto definitivo di Conferenza di Servizi consiste nel nuovo cavalcaferrovia in località Armea alla pk di PE 125+700 (equivalente a pk di PD 115+700) ed è inclinato di 18° costituito da due campate da 57,6 metri per una lunghezza complessiva di circa 590 metri e dall'eliminazione del cavalcaferrovia in località Brognoli grazie alla realizzazione di una nuova viabilità di raccordo con il nuovo cavalcaferrovia. Tale viabilità che si sviluppa in stretto affiancamento a sud della linea ferroviaria ha una lunghezza di 750 metri ed una sede carrabile larga 7 metri.



Figura 1 – Raffronto tra progetto definitivo (blu) e progetto esecutivo (rosso) su ortofoto.

In Figura 2 è riportato lo stralcio planimetrico del progetto definitivo ed esecutivo, sono previste quattro fasi di realizzazione (fase 1: realizzazione scavi e bonifica del fondo scavo, consolidamenti, realizzazione adeguamenti idraulici, realizzazione pali di fondazione di pila e spalle; fase 2: realizzazione di pile e spalle, realizzazione opere d'arte, realizzazione del corpo stradale (rampe e viabilità di ricucitura); fase 3: assemblaggio impalcato metallico, varo delle

travi metalliche, pacchetto stradale; fase4: realizzazione opere di completamento e finitura, collaudo, attivazione nuova viabilità).

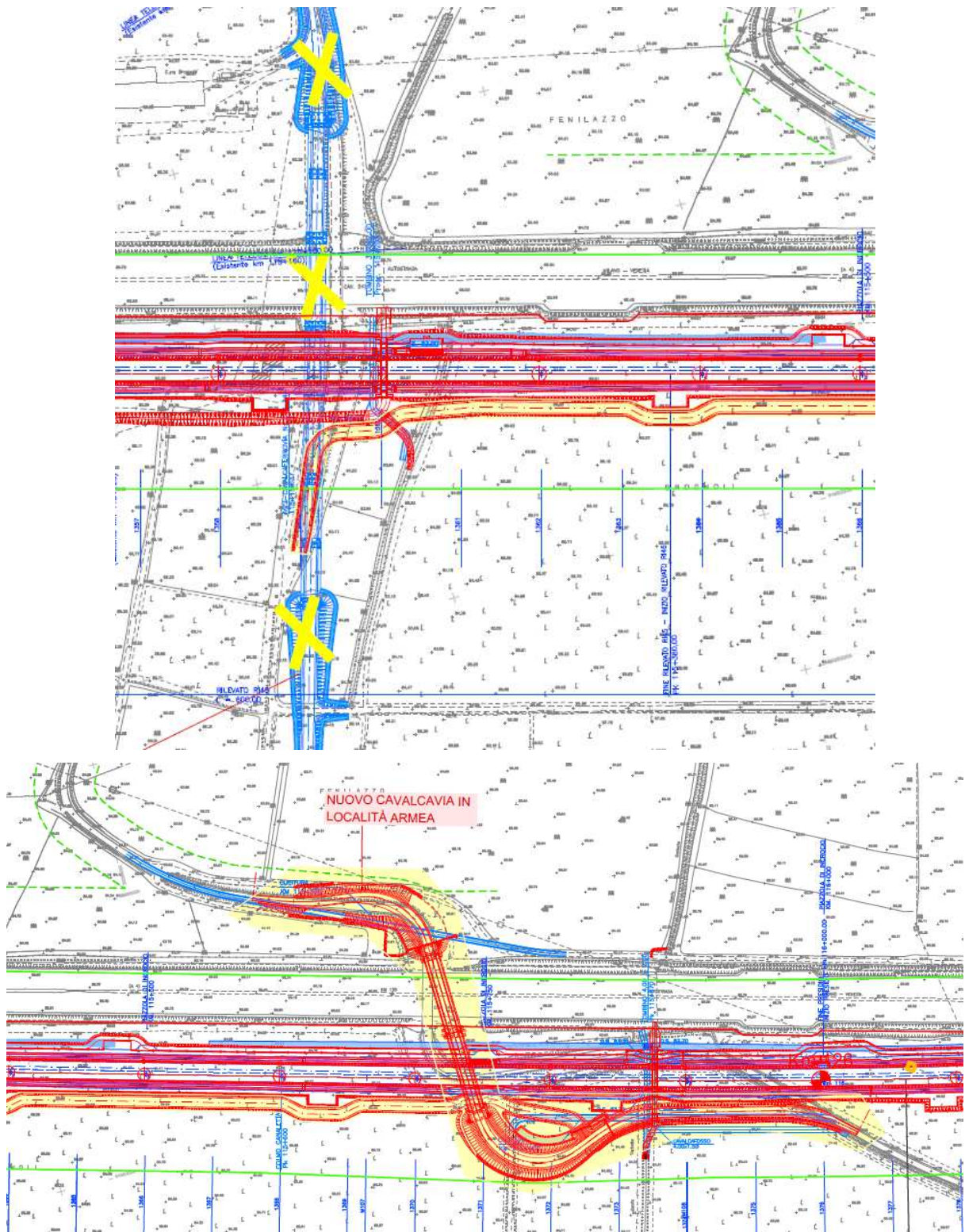


Figura 2 – Stralcio sovrapposizione PD e PE (in blu progetto definitivo, in rosso progetto esecutivo, in giallo area variante, in verde limite corridoio urbanistico)

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 3 e Figura 4 e il giudizio di potenziale interferenza ambientale delle modifiche non localizzative relative alla variante M55 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											
VARIANTE		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										
M55	Sostituzione cavalcavia Pergola Vecchia con nuovo cavalcavia in località Armea	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1	Significatività dell'impatto globale sulla componente - Fase di cantiere	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Giudizio complessivo di significatività della variante - Fase di cantiere	0		NULO							

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)
---	---------------	-----------	-----------------------	-----------------------	----------------------------

Figura 3 – Esiti della Valutazione Ambientale – Fase di cantiere

FASE DI ESERCIZIO											
VARIANTE		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										
M55	Sostituzione cavalcavia Pergola Vecchia con nuovo cavalcavia in località Armea	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
1	Significatività dell'impatto globale sulla componente - Fase di esercizio	0	0	0	0	0	0	1	0	0	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)
---	---------------	-----------	-----------------------	-----------------------	----------------------------

Figura 4 – Esiti della Valutazione Ambientale – Fase di esercizio

ACQUE SUPERFICIALI

Nella matrice di valutazione presente nella relazione ambientale è riportato che la realizzazione del nuovo cavalcavia ferroviario in località Armea e della strada di ricucitura (PEV) comportano un'analoga interferenza con i corpi idrici superficiali presenti nella zona rispetto al cavalcavia ferroviario in Via Brognoli (PD), l'interferenza puntuale con i corpi idrici della zona da parte delle opere di PEV non comporta particolari ulteriori impatti, trattandosi dei medesimi corsi

d'acqua già interferiti dalla linea ferroviaria AV/AC in costruzione. Pertanto, l'interferenza spaziale differenziale della variante sui corpi idrici superficiali risulta nel complesso nulla, rispetto al PD. Sempre valutando in termini differenziali, il recapito finale delle acque meteoriche della variante (PEV) rimane il medesimo (cis). Pertanto, la modifica non comporta maggiori interferenze sulle acque superficiali rispetto al PD. La vulnerabilità dei ricettori viene posta pari ad un valore rappresentativo dei principali corpi idrici attraversati (appartenenti al RIM con fascia di tutela sia di 10 m sia di 4 m).

Il Proponente riporta che nel corso dei lavori saranno adottate tutte le misure mitigative previste per i lavori delle opere AV/AC e definite nella documentazione “dossier di cantiere”. Tali documenti hanno integrato la documentazione relativa alla cantierizzazione dei lavori per tenere conto delle specifiche prescrizioni formulate dal CIPE e sono stati presentati in sede di procedura di verifica di attuazione (ID-VIP-4370). In particolare, con riferimento al dossier generale (rif. INOR11EE2ROOV30GO003A) sono riportati opportuni accorgimenti.

Per quanto riguarda le mitigazioni ambientali previste in fase di esercizio, i dettagli sullo smaltimento delle acque meteoriche di piattaforma sono descritti nella relazione INOR11EE2PZIV3508001B: la pioggia caduta sull'impalcato del cavalcaferrovia IV35 viene raccolta mediante un sistema di caditoie disposte su entrambi i cigli stradali della carreggiata e successivamente convogliata in collettori in PVC installati al di sotto dell'intradosso della soletta dell'opera. Le tubazioni portano l'acqua fin nei pressi dei manufatti di spalla e proseguono lungo le rampe attraversando le spalle stesse. Sono previsti due bacini di laminazione: il bacino di laminazione “A” nel quale vengono recapitati i deflussi della rampa nord ed il bacino di laminazione “B” che raccoglie le acque della rampa sud e della adiacente porzione del ramo V.

Il recapito del bacino “A” è il fosso esistente che corre sul lato opposto del rilevato e prosegue verso est parallelamente all'autostrada per poi recapitare nel Ganfo della Selvetta. Il bacino “B” invece scarica direttamente nel tombino IN56 del Ganfo della Selvetta.

A sud dell'intervento è necessario garantire la continuità idraulica di un fosso esistente preceduto da un tombino Ø600. A tal proposito è prevista la deviazione del fosso e l'inserimento del tombino Ø800 IN10333 che attraversa la viabilità IN39454. Nell'ultimo tratto dell'asse principale de IV35, le acque meteoriche vengono allontanate dalla piattaforma stradale mediante embrici e recapitate al fosso a piede scarpata. Tale fosso, che costituisce una deviazione del fosso esistente, recapita nel tombino IN56 del Ganfo della Selvetta. Il ramo V di progetto interferisce, alla progressiva 117.604, con il Ganfo Fenilazzo. La continuità idraulica sarà garantita con un tombino scatolare di dimensioni 200x150cm.

Le acque meteoriche della variante di PEV non disperse in prima battuta nel suolo recapitano, tramite il sistema descritto, nei corpi idrici superficiali, così come era previsto anche nel PD per il CV di Via Brognoli.

In conclusione, la variante progettuale di PEV, rispetto a quella di PD, non comporta un maggiore impatto sulle acque superficiali, sia durante la fase di realizzazione delle opere sia in fase di esercizio. Sia il cavalcaferrovia previsto in precedenza da PD (Via Brognoli) che quello in Via Armea (PEV) interferiscono con i corpi idrici superficiali presenti nella zona: nel caso della nuova soluzione da PEV, i corpi idrici superficiali interferiti sono gli stessi già interferiti con la costruenda linea ferroviaria. Le interferenze con i corpi idrici superficiali sono analizzate e gestite nel PEV. Saranno comunque adottate le mitigazioni ambientali previste. Infine, il corpo idrico superficiale “Ganfo Fenilazzo” appartiene alla rete del PMA approvato.

FLORA, FAUNA E HABITAT NATURALI

La valutazione sulla variante viene effettuata in termini differenziali.

Rispetto al PD, la sostituzione del cavalcavia di Loc. Brognoli con uno nuovo in Loc. Armea e relativa strada di ricucitura non comporta differenti azioni di interferenza nei confronti della componente.

Il Proponente precisa che per la *fase di esercizio* sono previste mitigazioni a verde limitate alle aree intercluse dalla viabilità che, anche in relazione ai vincoli sulle distanze, sono previste sistemate a prato. Non sono invece previste aree a verde esterne alla viabilità al fine di limitare al minimo l'impatto sui vigneti anche in ottemperanza alla prescrizione CIPE n. 169

Nell'area interessata dai lavori di realizzazione dell'opera e sulle aree immediatamente limitrofe, il Proponente non rileva la presenza di elementi di particolare rilevanza ecologica, a scala locale, e non ritiene necessario pianificare specifici approfondimenti e monitoraggi sito specifici, anche nelle fasi successive (durante i lavori e post-operam) poiché le stazioni di monitoraggio già attive sono considerate rappresentative per l'area di riferimento. La variante di PE non comporta differenti azioni di interferenza nei confronti della componente analizzata rispetto al PD.

In fase di esercizio, l'impatto dell'opera in variante è classificato come neutro in quanto la variante progettuale dell'opera non comporta differenti azioni di interferenza nei confronti della componente analizzata rispetto al PD.

BENI STORICI, ARCHITETTONICI, NATURALI E PAESAGGISTICI

Con riferimento specifico al contesto in cui si inserisce l'opera, l'impatto sulla componente è ritenuto nullo sia in fase di esecuzione dei lavori che in fase di esercizio in quanto l'opera non interferisce con aree di interesse architettonico, naturale o paesaggistico e, inoltre, non ci sono differenze di alterazioni sulla componente rispetto al PD.

SUOLO

Il Proponente afferma che, con riferimento alle risultanze dell'analisi, l'impatto sulla componente in fase di costruzione è nullo in quanto la realizzazione del nuovo cavalcavia in Loc. Armea e relativa strada di ricucitura non comportano variazioni significative sulla componente rispetto al progetto definitivo. In fase di esercizio, la variante comporta un maggior consumo di suolo rispetto al PD per la realizzazione della strada di ricucitura, la quale verrà realizzata in affiancamento alla nuova linea ferroviaria. Il nuovo cavalcavia, però, ha dimensioni inferiori rispetto a quello previsto da PD, pertanto, l'impatto complessivo sulla componente suolo è ritenuto nullo.

ACQUE SOTTERRANEE

Le attività in progetto potenzialmente più impattanti le acque sotterranee consistono nella realizzazione dei pali profondi del cavalcavia, quindi con fondazioni realizzate in falda, stante la presenza di una falda a ridotta profondità in base alle indagini più recenti condotte.

Nel corso dei lavori saranno adottate tutte le misure mitigative previste per i lavori delle opere AV/AC e definite nella documentazione "dossier di cantiere".

Il Proponente, in applicazione della metodologia proposta nonché degli approfondimenti valutativi condotti, valuta complessivamente trascurabili i potenziali impatti sulle acque sotterranee dovuti alla variante introdotta dal Progetto Esecutivo di variante, rispetto al Progetto Definitivo. Saranno comunque adottate le mitigazioni ambientali previste.

In fase di esercizio la variante non espone a maggior rischio la falda sotterranea. Le acque sotterranee della zona sono oggetto di monitoraggio nel PMA approvato.

ATMOSFERA

La modifica riguarda sostanzialmente la sostituzione del cavalcavia Pergola Vecchia previsto nell'ambito del Progetto Definitivo con nuovo cavalcavia in località Armea.

In termini valutativi è possibile considerare che le attività di cantiere previste per la realizzazione dell'opera prevista dalla Variante minore M55 (Progetto Esecutivo) siano pressoché le medesime attuate/attuabili nell'ambito del Progetto Definitivo e che conseguentemente producano i medesimi potenziali effetti nei confronti della componente in oggetto.

Il Proponente riporta che non si prevedono incrementi delle emissioni di sostanze inquinanti in atmosfera e conseguenti variazioni dalla qualità dell'aria.

Nella Relazione ambientale il Proponente fa riferimento allo Studio di Impatto Ambientale (SIA) dell'opera principale, dove è stato predisposto lo specifico studio *“Valutazione dell’Impatto da Polveri causato dalle Attività del Fronte Avanzamento Lavori”* di cui si riporta un estratto: *“Nelle aree in cui sono previste attività impattanti e in cui sono presenti edifici residenziali entro la fascia limite considerata (limite posto dove il PM10=50 µg/m3) e di cui al capitolo precedente, sono stati programmati diversi interventi di contenimento delle polveri. Su alcuni di questi recettori abitati sono previste inoltre delle centraline che misureranno la qualità dell’aria durante la fase realizzativa della linea ferroviaria AV. Tramite queste centraline sarà possibile verificare l’efficacia degli interventi mitigativi adottati. (...) Gli interventi mitigativi sui recettori abitati hanno l’obiettivo di salvaguardare la salute umana e ostacolare l’inalazione o il contatto con polveri fini che potrebbero provocare difficoltà respiratorie e irritazioni agli occhi. Gli interventi di contenimento delle polveri hanno inoltre il fine di conservare lo stato delle facciate degli edifici in generale ed in particolare dei siti archeologici e dei beni storico – monumentali”*.

Le attività di cantiere relative all'opera principale risultino potenzialmente più impattanti rispetto all'intervento previsto dalla variante minore. Sono state previste l'applicazione di mitigazioni (barriere antipolvere mobili) per il tratto prospiciente l'area interessata dalla variante. Tali interventi mitigativi riguardano specificatamente il tracciato dell'opera principale e non l'intervento oggetto della variante (neanche nella configurazione del Progetto Definitivo). Da ciò il Proponente desume che gli studi condotti sull'opera principale hanno consentito di escludere rilevanti criticità imputabili all'opera stessa associabili all'emissione e propagazione di inquinanti atmosferici presso i ricettori residenziali presenti. Ciò consente implicitamente di escludere impatti rilevanti riconducibili all'attuazione delle modifiche introdotte dal Progetto Esecutivo.

Nonostante, anche a seguito delle suddette valutazioni preliminari, siano state escluse criticità ambientali rilevanti riconducibili all'attività di cantiere, in considerazione della presenza di potenziali ricettori limitrofi all'area di intervento (es. Agriturismo Armea posto in direzione sud-est a 400/500 m rispetto all'intervento della variante M55), ai fini della minimizzazione delle emissioni di polveri durante le fasi di realizzazione, qualora ritenuto necessario, il Proponente ritiene utile suggerire il perseguimento di accorgimenti/azioni atti a limitare fenomeni di produzione/dispersione di sostanze polverulente (velocità contenuta dei mezzi, spegnimento dei mezzi durante le fasi di non attività, utilizzo di autoveicoli conformi alla direttiva Euro V e VI, copertura dei carichi durante il trasporto...)

In merito alla fase di esercizio, dalla matrice di valutazione è stato attribuito un grado di giudizio nullo nella fase di gestione dell'intervento. Tale valutazione discende dal raffronto diretto con il Progetto Definitivo nonché dalla tipologia stessa di intervento che consente di escludere

l'attivazione di nuove sorgenti in atmosfera e relativi incrementi delle emissioni di sostanze inquinanti con conseguenti variazioni dalla qualità dell'aria. Il Proponente afferma che in termini generali, un sovrappasso non rappresenta un elemento generatore di indotti veicolari che rimarranno verosimilmente i medesimi caratterizzanti il contesto attuale e/o di Progetto Definitivo.

In applicazione della metodologia proposta nonché degli approfondimenti valutativi condotti, sono stati valutati nulli i potenziali impatti attribuibili all'intervento sia nella fase di realizzazione (mitigabili in ogni caso attraverso l'applicazione di interventi mitigativi ordinari per attività di cantieri sostenibili) che nella fase di esercizio.

RUMORE E VIBRAZIONI

In merito alla componente rumore, nella matrice di valutazione, si nota che “è possibile considerare che le attività di cantiere previste per la realizzazione dell'opera prevista dalla Variante minore M55 (Progetto Esecutivo) siano pressoché le medesime attuate/attuabili nell'ambito del Progetto Definitivo e che conseguentemente producano i medesimi potenziali effetti nei confronti della componente in oggetto. Nell'ambito del Progetto Esecutivo si prevede una diminuzione della velocità di percorrenza dell'asse viario. Nello specifico, si prevede la riduzione della velocità di progetto massima (V_{pmax}) da 60 km/h a 40 km/h, con conseguenti effetti positivi in termini di propagazione sonora.”

Il Proponente afferma che le attività di cantiere relative all'opera principale risultano potenzialmente più impattanti rispetto all'intervento previsto dalla variante minore. Per il contesto in oggetto, non si prevede l'applicazione di mitigazioni acustiche (barriere antirumore mobili) per il tratto prospiciente l'area interessata dalla variante minore. L'assenza di tali interventi, applicati sull'opera principale, fa desumere che gli studi ambientali condotti sulla linea AV/AC hanno consentito di escludere rilevanti criticità imputabili all'opera stessa associabili all'emissione e propagazione di rumore presso i ricettori residenziali presenti. Ciò consente implicitamente di escludere impatti rilevanti riconducibili all'attuazione delle modifiche introdotte dal Progetto Esecutivo. Come per la “componente atmosfera”, il Proponente suggerisce comunque il perseguimento di accorgimenti/azioni atti a limitare la propagazione del rumore durante le fasi di cantierizzazione. In applicazione dei suddetti accorgimenti e dell'assenza di potenziali ricettori prossimi all'area di cantiere della Variante M55 in oggetto, il Proponente ritiene che, anche per effetto della transitorietà delle potenziali azioni di interferenza, i cantieri delle varianti minori “sostenibili” in termini ambientali, consentendo di considerare e ribadire la significatività dell'intervento sotto questo profilo di entità trascurabile anche escludendo l'approccio metodologico basato sul diretto raffronto tra le previsioni del Progetto Definitivo e quelle del Progetto Esecutivo.

In merito alla fase di esercizio, dalla matrice di valutazione è stato attribuito un grado di giudizio positivo nella fase di gestione dell'intervento. Tale valutazione discende dal raffronto diretto con il Progetto Definitivo: se da un lato la tipologia di intervento consente di escludere l'attivazione di nuove sorgenti sonore lineari associabili a incrementi di traffico (si evidenzia infatti che, in termini generali, un sovrappasso non rappresenta un elemento generatore di indotti veicolari che rimarranno verosimilmente i medesimi caratterizzanti il contesto attuale e/o di Progetto Definitivo), nell'ambito del Progetto Esecutivo è prevista una diminuzione della velocità di percorrenza dell'asse viario. Nello specifico, è prevista la riduzione della velocità di progetto massima (V_{pmax}) da 60 km/h a 40 km/h, con conseguenti effetti positivi in termini di propagazione sonora.

In applicazione della metodologia proposta nonché degli approfondimenti valutativi condotti, è possibile valutare nulli i potenziali impatti attribuibili all'intervento sia nella fase di realizzazione mitigabili in ogni caso attraverso l'applicazione di interventi mitigativi ordinari per attività di cantieri sostenibili). In merito alla fase di esercizio, la nova configurazione progettuale risulta migliorativa in quanto introduce elementi in grado di limitare ulteriormente la propagazione sonora.

ELETTROMAGNETISMO

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

SALUTE PUBBLICA

Il Proponente riporta che la componente "salute pubblica" può considerarsi strettamente connessa alla componente "atmosfera" per via della possibilità di inalazione di sostanze inquinanti. Ad esempio, la quantità di polveri presenti in sospensione nell'aria che vengono inalate dall'uomo, dipende sia dalla velocità/direzione del vento rispetto alla posizione dell'individuo che dalla sua frequenza respiratoria e dal tipo di respirazione (nasale od orale). Le particelle inalate, possono essere espirate o, nel peggior dei casi, depositarsi nell'apparato respiratorio. È possibile quindi individuare, quale canale primario di criticità per la componente "salute pubblica", l'esposizione a potenziale rischio per la salute umana attribuibile al possibile peggioramento della qualità dell'aria inalata. Il Proponente dall'osservazione dei risultati degli approfondimenti sulla componente "atmosfera" sostiene che la variante in oggetto non determina variazioni della qualità dell'aria rilevanti e pertanto criticità nei confronti della componente "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 è possibile valutare nulli i potenziali impatti attribuibili all'intervento sia nella fase di realizzazione che nella fase di esercizio, soprattutto in virtù dell'assenza di nuovi indotti di traffico veicolare

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE

Il Proponente riporta nella relazione ambientale "Volume 02 – Valutazione ambientale" la descrizione del monitoraggio ambientale ante operam per le seguenti componenti ambientali: acque superficiali; flora, fauna ed habitat naturali; beni storici architettonici naturali e paesaggistici; suolo; acque sotterranee; atmosfera; rumore e vibrazioni. Nella relazione sono riportati con individuazione su ortofoto i punti di monitoraggio prossimi alla variante M55.

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. M55*" 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. M55*” sia approvata direttamente dal Soggetto Aggiudicatore.

Il Presidente

Cons. Massimiliano Atelli