



# Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica

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

**\* \* \***

**Parere n. 12 del 6 settembre 2024**

<b>Progetto:</b>	<p><i><b>Variante ex Art. 169 Dlgs n. 163/2006</b></i></p> <p><i><b>Linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia Tratta AV/AC Milano-Verona Lotto Funzionale Brescia Est - Verona. Variante localizzativa V19.</b></i></p> <p><b>ID_VIP 11202</b></p>
<b>Proponente:</b>	<p><i><b>CEPAV Due — Consorzio Eni per l'Alta Velocità</b></i></p>

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

### **Sottocommissione VIA**

**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 sicurezza energetica n. 191 del 25/05/2024, n. 203 del 3/06/2024, n. 227 del 17/06/2024 e n. 260 del 12/07/2024 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 245 del 2/07/2024 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS, del Coordinatore della Sottocommissione VIA e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, così come modificato dal decreto n. 269 del 23/07/2024.

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

- 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 5/03/2024, acquisita dalla Direzione Generale valutazioni Ambientali (di seguito Direzione) al prot. MASE-46520 del 11/03/2024, il Proponente Consorzio CEPAV DUE, ha presentato istanza per l'avvio della procedura di Verifica Variante, ai sensi dell’art. 169, comma 5, del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii., per quanto applicabile all’articolo 225 del D.Lgs. 36/2023, per la Variante localizzativa V19 del progetto esecutivo “*Tratta AV/AC Milano-Verona. Lotto Funzionale Brescia Est-Verona*”, allegando documentazione progettuale in n. 3 copie su supporto digitale.

- con nota prot. MASE-65348 del 8/04/2024, acquisita dalla Commissione con prot CTVA-4478 del 8/04/2024, la Direzione ha comunicato alla Commissione l'avvio dell'istruttoria relativa al procedimento di Verifica Varianti ex art. 169 c. 5 del D.Lgs. 163/2006 per quanto applicabile all'art. 225, del D.Lgs. 36/2023 per la Variante localizzativa V19 del progetto esecutivo *“Tratta AV/AC Milano-Verona. Lotto Funzionale Brescia Est-Verona”*, sulla base della documentazione inviata dal Proponente;
- Il Ministero delle infrastrutture e trasporti – Direzione Generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie in data 03/04/2024, con nota acquisita con prot. MASE-63131 di pari data, ha richiesto alla Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. elementi integrativi in merito al procedimento di variante localizzativa V19 del progetto esecutivo *“Tratta AV/AC Milano-Verona Lotto Funzionale Brescia Est - Verona”*. La Direzione ha comunicato alla Commissione tale trasmissione con nota prot. MASE/74505 del 22/04/2024, acquisita dalla Commissione con prot. CTVA-5285 del 22/04/2024;
- con la medesima nota prot. MASE-65348 del 8/04/2024, la Divisione ha indicato che la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS provvederà, Secondo quanto indicato dalla scrivente con nota prot. MATTM-52978 del 18/05/202, ad assegnare l'istruttoria tecnica al gruppo istruttore e relativo Referente istruttore, individuato per la tipologia di opera: *“PNRR E LINEARI”*, comunicato con nota prot. CTVA-4611 del 13/09/2021; a seguito della nota del Presidente della Commissione prot. CTVA-4011 del 26/03/2024 con la quale, a decorrere da tale data, a causa della procedura a rilevanza prioritaria ID\_11169, *in buona parte delle istruttorie (in corso o meno) già assegnate al Gruppo istruttore1 è subentrato un Gruppo istruttore “stralcio”, istituito con effetto immediato, e operativo sino al 24.5.2024*, formalizzato con nota CTVA-4230 del 2/04/2024, successivamente rimasto in attività nel periodo di prorogatio fino a tutto il 9/07/2024, come da nota del Presidente f.f. prot. CTVA-8324 del 7/06/2024; conseguentemente la presente istruttoria è stata assegnata al Gruppo Istruttore *“stralcio”* – n. 8;
- successivamente all'insediamento della Commissione del 25/07/2024, la procedura è stata assegnata al Gruppo Istruttore n. 1 – Infrastrutture Lineari, come da prospetto di monitoraggio trasmesso al GI medesimo in data 30/07/2024.

**RILEVATO** che per il progetto in questione, da un punto di vista amministrativo:

- la *“Linea AV/AC Milano-Verona”* è ricompresa tra gli interventi strategici di preminente interesse Nazionale di cui alla Legge 443/2001 Art. 1;
- la *“tratta AC Milano-Verona (parte lombarda)”* figura inclusa nell'Intesa generale quadro sottoscritta tra Governo e Regione Lombardia l'11 aprile 2003 e che all'opera risulta conferito carattere prioritario
- la tratta veneta dell'asse ferroviario AV/AC Milano-Venezia-Trieste è ricompresa, nell'Intesa generale quadro stipulata tra Governo e Regione Veneto il 24 ottobre 2003, tra le *“infrastrutture di preminente interesse nazionale”* che interessano il territorio veneto;
- con il Parere del 28/08/2003 la Commissione Speciale di Valutazione dell'Impatto Ambientale (CVSIA) (di seguito Commissione) ha espresso parere favorevole con prescrizioni circa la compatibilità ambientale del Progetto Preliminare *“Linea ferroviaria Torino - Venezia Tratta AC/AV Milano – Verona”*;

- con Delibera CIPE n. 120 del 01/12/2003 è stato approvato con prescrizioni e raccomandazioni il *Primo Programma delle opere strategiche (Legge n. 443/2001) Linea AV/AC Milano-Verona. Progetto Preliminare*;
- con il Parere n. 1767 del 17/04/2015, la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS (di seguito Commissione) ha espresso parere positivo, con prescrizioni, sul Progetto Definitivo per le opere in Variante rispetto al Progetto Preliminare già sottoposto alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ed approvato con la delibera CIPE n. 120 del 5/12/2003 ed ha approvato il Piano di Utilizzo Terre ai sensi del D.M. 161/2012;
- con Determina Direttoriale prot. n. DVA-DEC-2015-0000187 del 5/06/2015 è stato approvato il Piano di Utilizzo Terre ai sensi del D.M. 161/2012, nel rispetto delle prescrizioni indicate nel Parere n. 1767 del 17/04/2015 della Commissione;
- con il Parere n. 1795 del 29/05/2015 la Commissione ha ritenuto di riformulare la Prescrizione n° 10 del parere n. 1767 del 17/04/2015 relativa al Piano di Utilizzo Terre e Rocce da scavo;
- con Determina Direttoriale prot. n. DVA-DEC-2015-0000205 del 22/06/2015 è stata verificata la parziale ottemperanza del progetto definitivo “*Linea AV/AC Torino-Venezia, tratta Milano-Verona - Lotto Funzionale Brescia-Verona*”, dichiarando come Non Ottemperate n°6 Prescrizioni, non rispondenti alle richieste di adeguamento di cui alla suddetta Delibera n. 120/2003, nel rispetto delle prescrizioni indicate per la successiva fase di verifica di attuazione nel Parere n. 1796 del 29/05/2015 della Commissione;
- con Determina Direttoriale prot. n. DVA\_DEC\_2016-0000050 del 22/02/2016 è stata verificata l’ottemperanza delle prescrizioni dichiarate non ottemperate nella Determina Direttoriale prot. n. DVA-DEC-2015-0000205 del 22/06/2015 sul progetto definitivo “*Linea AV/AC Torino-Venezia, tratta Milano-Verona - Lotto Funzionale Brescia-Verona*”, nel rispetto delle prescrizioni indicate per la successiva fase di verifica di attuazione nel Parere n. 1984 del 5/02/2016 della Commissione;
- con Determina Direttoriale prot. n. DVA-DEC-2016-0000371 del 3/11/2016 è stato approvato l’aggiornamento del Piano di Utilizzo Terre ai sensi del D.M. 161/2012, nel rispetto delle prescrizioni indicate nel Parere n. 2206 del 21/10/2016 della Commissione;
- con Delibera CIPE n. 42 del 20/07/2017 è stato approvato con prescrizioni e raccomandazioni il Progetto definitivo “*Linea ferroviaria AV/AC Milano-Verona. Tratta Brescia - Verona: lotto funzionale Brescia Est - Verona (escluso Nodo di Verona)*”;
- con Determina Direttoriale prot. n. DVA-DEC-2019-0000179 del 20/05/2019 è stato approvato l’aggiornamento del Piano di Utilizzo Terre ai sensi del D.M. 161/2012, nel rispetto delle prescrizioni indicate nel Parere n. 2988 del 5/04/2019 della Commissione;
- con Determina Direttoriale prot. n. DVA-DEC-2019-0000239 del 5/07/2019, previo Parere n. 3045 del 14/06/2019 della Commissione, è stata determinata:
  - ✓ la positiva conclusione delle attività di verifica e controllo nell’ambito della procedura di Verifica di Attuazione – Fase 1, svolta ai sensi dei cc 6 e 7, dell’art.185, del D.Lgs 163/2006 e ss.mm.ii per il progetto esecutivo dell’intervento “*Linea AV/AC Torino - Venezia, Tratta Milano - Verona, Lotto funzionale Brescia est – Verona - Lotto costruttivo I*”;

- ✓ la sussistenza, per gli aspetti ambientali di competenza, delle condizioni di cui all'art.169, c. 4 per l'approvazione da parte del Soggetto Aggiudicatore della proposta di varianti di cui ai codici "M8, M9, M10, M31" del progetto esecutivo dell'intervento "*Tratta AV/AC Brescia - Verona: lotto funzionale Brescia Est - Verona (escluso Nodo di Verona)*",  
nel rispetto delle prescrizioni indicate nel Parere n. 3045 del 14/06/2019 della Commissione;
- con Determina Direttoriale prot. n. MATTM-DEC-2020-0000177 del 24/06/2020, previo il Parere n. 3351 del 23/04/2020 della Commissione è stata determinata:
  - ✓ la positiva conclusione sulla verifica ai sensi dell'art. 185, commi 6 e 7, del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii. delle prescrizioni contenute nella Delibera CIPE n. 42/2017 e la corretta esecuzione del progetto esecutivo "*Tratta AV/AC Brescia-Verona: lotto funzionale Brescia Est (escluso Nodo di Verona) – lotto costruttivo 1*", nei limiti della Tabella di ottemperanza ivi allegata;
  - ✓ la sussistenza, per gli aspetti ambientali di competenza, delle condizioni di cui all'art. 169, comma 4, del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii., per l'approvazione da parte del Soggetto Aggiudicatore della proposta di varianti di cui ai codici "M3, M5, M7, M13, M17, M21, M22, M25, M26, M28, M29, M37" del progetto esecutivo "*Tratta AV/AC Brescia-Verona: lotto funzionale Brescia Est-Verona (escluso Nodo di Verona)*"  
nel rispetto delle prescrizioni indicate nel Parere n. 3351 del 23/04/2020 della Commissione;
- con Determina Direttoriale prot. n. MATTM-66463 del 27/08/2020, previo il Parere n. 14 del 20/08/2020 della Commissione è stata determinato che, in merito agli aspetti ambientali di competenza, per i motivi riportati nel parere n. 14 del 20 agosto 2020 della Sottocommissione VIA della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS, ai sensi dell'art. 169, c. 4, D.Lgs. 163/2006 e s.m.i., che non sussistono le condizioni di cui all'art. 169, c.3, D.Lgs. 163/2006 per cui le proposte di varianti localizzative V3 (rotatoria via Stazione - via Berlinguer in comune di Calcinato) e V7 (nuovo cavalcavia via Grezze in Comune di Desenzano relative al progetto esecutivo dell'opera "*Linea AV/AC Torino - Venezia, Tratta Milano - Verona, Lotto funzionale Brescia est – Verona*" possano essere approvate direttamente dal Soggetto Aggiudicatore
- con Determina Direttoriale prot. n. 554 del 29/12/2020, previo il Parere n. 31 del 30/11/2020 della Commissione è stata determinato che, in merito agli aspetti ambientali di competenza, che sussistono le condizioni di cui all'art. 169, c. 3, D. Lgs. 163/2006 per cui le proposte di varianti localizzative V3 (rotatoria via Stazione - via Berlinguer in comune di Calcinato) e V7 (nuovo cavalcavia via Grezze in Comune di Desenzano relative al progetto esecutivo dell'opera "*Linea AV/AC Torino - Venezia, Tratta Milano - Verona, Lotto funzionale Brescia est – Verona*" possano essere approvate direttamente dal Soggetto Aggiudicatore
- con Determina Direttoriale prot. n. 84 del 16/03/2021, previo il Parere n. 61 del 15/02/2021 della Commissione è stata determinato che, in merito agli aspetti ambientali di competenza, che sussistono le condizioni di cui all'art. 169, c. 3, D. Lgs. 163/2006 per cui le proposte di varianti localizzative V2, V5 e V12 relative al progetto esecutivo dell'opera "*Linea AV/AC Torino - Venezia, Tratta Milano - Verona, Lotto funzionale*"

*Brescia est – Verona*” possano essere approvate direttamente dal Soggetto Aggiudicatore

- con Determina Direttoriale prot. n. 93 del 23/03/2021, previo il Parere n. 67 del 5/03/2021 della Commissione è stata determinato che, in merito agli aspetti ambientali di competenza, sussistono le condizioni di cui all’art. 169, c. 3, D. Lgs. 163/2006 per cui le proposte di varianti M4, M6, M11, M14, M19, M24, M27, M33, M16, M18, M20, M23, M32, M34, M35, M36, M38, M39, M41, M42, M43 e M46 relative al progetto esecutivo dell’opera “*Linea AV/AC Torino - Venezia, Tratta Milano - Verona, Lotto funzionale Brescia est – Verona (escluso nodo di Verona)*” possano essere approvate direttamente dal Soggetto Aggiudicatore
- con Determina Direttoriale prot. MATTM-DEC-2021-0000234 del 9/07/2021, previo Parere n. 105 del 7/06/2021 della Commissione è stata determinato che, in merito agli aspetti ambientali di competenza, che sussistono le condizioni di cui all’art. 169, c. 3, D. Lgs. 163/2006 per cui le proposte di varianti non localizzative M1 e M44 relative al progetto esecutivo dell’opera “*Linea AV/AC Torino - Venezia, Tratta Milano - Verona, Lotto funzionale Brescia est – Verona*” possano essere approvate direttamente dal Soggetto Aggiudicatore
- con Determina Direttoriale prot. MATTM-DEC-2021-0000224 del 5/07/2021, previo il Parere n. 106 del 7/06/2021 della Commissione è stata determinato che, in merito agli aspetti ambientali di competenza, che sussistono le condizioni di cui all’art. 169, c. 3, D. Lgs. 163/2006 per cui la proposta di variante non localizzative M51- ANCAP relativa al progetto esecutivo dell’opera “*Linea AV/AC Torino - Venezia, Tratta Milano - Verona, Lotto funzionale Brescia est – Verona*” possa essere approvate direttamente dal Soggetto Aggiudicatore
- con Determina Direttoriale prot. MATTM-DEC-2021-0000267 del 27/07/2021, previo il Parere n. 128 del 6/07/2021 della Commissione è stata determinato che, in merito agli aspetti ambientali di competenza, che sussistono le condizioni di cui all’art. 169, c. 3, D. Lgs. 163/2006 per cui le proposte di varianti localizzative V4 e V15 relative al progetto esecutivo dell’opera “*Linea AV/AC Torino - Venezia, Tratta Milano - Verona, Lotto funzionale Brescia est – Verona*” possano essere approvate direttamente dal Soggetto Aggiudicatore
- con Determina Direttoriale prot. MATTM-DEC-2021-0000344 del 10/09/2021, previo il Parere n. 144 del 1/09/2021 della Commissione è stata determinato che, in merito agli aspetti ambientali di competenza, che sussistono le condizioni di cui all’art. 169, c. 3, D. Lgs. 163/2006 per cui la proposta di varianti non localizzative M49 e M50 relative al progetto esecutivo dell’opera “*Linea AV/AC Torino - Venezia, Tratta Milano - Verona, Lotto funzionale Brescia est – Verona*” possa essere approvate direttamente dal Soggetto Aggiudicatore
- con Determina Direttoriale prot. MATTM-DEC-2021-0000339 del 10/09/2021, previo il Parere n. 145 del 1/09/2021 della Commissione è stata determinato che, in merito agli aspetti ambientali di competenza, che sussistono le condizioni di cui all’art. 169, c. 3, D. Lgs. 163/2006 per cui le proposte di varianti localizzative V17 e V18 relative al progetto esecutivo dell’opera “*Linea AV/AC Torino - Venezia, Tratta Milano - Verona, Lotto funzionale Brescia est – Verona*” possano essere approvate direttamente dal Soggetto Aggiudicatore

- con Determina Direttoriale prot. MATTM-DEC-2021-0000338 del 10/09/2021, previo il Parere n. 146 del 1/09/2021 della Commissione è stata determinato che, in merito agli aspetti ambientali di competenza, che sussistono le condizioni di cui all'art. 169, c. 3, D. Lgs. 163/2006 per cui la proposta di variante non localizzativa M40 relativa al progetto esecutivo dell'opera "*Linea AV/AC Torino - Venezia, Tratta Milano - Verona, Lotto funzionale Brescia est – Verona*" possa essere approvate direttamente dal Soggetto Aggiudicatore

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

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

#### **RILEVATO** inoltre che:

- La tratta ferroviaria ad Alta Velocità/Alta Capacità (AV/AC) Milano–Verona è stata inserita, con delibera CIPE n. 121 del 21.12.2001, tra le infrastrutture oggetto della legge obiettivo n. 443/2001, ed il progetto preliminare è stato oggetto di approvazione con Delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, la quale ha contestualmente approvato la pubblica utilità ed adottato il parere favorevole di compatibilità ambientale del Ministero dell'Ambiente. L'intervento è inoltre compreso nell'elenco delle venticinque opere prioritarie del Programma infrastrutture strategiche allegato al DEF 2015 "Programma delle infrastrutture strategiche del MIT L. 443/2001, art.1, c1".
- La Legge 27 dicembre 2013, n. 147 "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge di stabilità 2014), all'art. 1, c. 76, ha individuato le tratte della Brescia-Verona della linea AV/AC Milano-Venezia, tra le opere da realizzare con le modalità previste dalla Legge 191/2009 (lotti costruttivi).
- La prima sub-tratta della linea Milano-Verona, da Treviglio a Brescia, è stata realizzata dal Consorzio CEPAV Due (nel ruolo di General Contractor), sulla base della Convenzione sottoscritta nel 1991 con TAV (ora incorporata in RFI) ed ENI, e aperta al traffico commerciale a dicembre 2016. Si segnala che la stessa Convenzione aveva stabilito che Italferr assumesse il ruolo di Alta Sorveglianza.
- Il 16.09.2014 RFI ha trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) la "Relazione Lotti Costruttivi", con annessi crono-programma dei lavori e relativi fabbisogni annuali, del progetto relativo alla linea ferroviaria AV/AC Brescia-Verona; con la stessa nota RFI ha trasmesso anche gli elaborati del Progetto Definitivo (PD) di competenza del GC per l'avvio dell'iter autorizzativo.
- Sulla base di quanto sopra, a settembre 2014 sono state avviate quattro distinte procedure:
  - la Conferenza di Servizi ai sensi dell'art. 168 del D.lgs 163/2006;
  - la Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 183 del D.Lgs 163/2006;
  - la Verifica di Ottemperanza ai sensi dell'art.185 del D.Lgs 163/2006;
  - la Pubblica Utilità ai sensi dell'art. 166 del Dlgs 163/2006.

- La Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) è stata avviata il 25.09.2014 sulle opere oggetto di variazioni sostanziali rispetto al progetto preliminare, con trasmissione dell'istanza al MATTM e invio del progetto agli enti competenti. Nell'ambito di questa procedura il GC ha contro dedotto le 722 osservazioni pervenute dai privati cittadini che sono state accolte per il 54% dei casi. La procedura di VIA si è conclusa il 17.04.2015 con il parere positivo di compatibilità ambientale del MATTM.
- La Verifica di Ottemperanza è stata avviata il 17.09.2014 presso il MATTM, al fine di verificare l'ottemperanza nel progetto definitivo delle prescrizioni indicate dal CIPE nella propria delibera n. 120/2003 sul progetto preliminare. Il MATTM ha emesso in data 22.02.2016 il Decreto Direttoriale con parere positivo conclusivo sulla verifica di ottemperanza.
- La Pubblica Utilità è stata avviata il 26.09.2014 e Italferr ha curato la pubblicazione sui quotidiani avvenuta alla stessa data. A riscontro delle 758 osservazioni ricevute da enti e privati cittadini, il GC e Italferr hanno congiuntamente redatto il documento di contro-deduzioni, con il quale si riscontravano positivamente il 53% delle richieste; tale documento è stato trasmesso da RFI al MIT il 24.06.2016.
- In data 1.05.2016 il CIPE ha reiterato il vincolo preordinato all'esproprio.
- Nella seduta del 10 luglio 2017 il CIPE ha emesso la Delibera n. 42 di approvazione del progetto con prescrizioni (pubblicata il giorno 24 marzo 2018 sulla G.U serie generale n. 70), che recepisce gli esiti delle procedure sopra descritte e stralcia il cd "shunt" (ossia il tratto di linea AV che era previsto tra Brescia Ovest e Brescia est, con un percorso di circa 30 km a sud della città di Brescia) e approva la realizzazione del lotto funzionale Brescia Est -Verona così costituito:
  - un primo lotto costruttivo comprensivo delle opere civili dalla pk 100+551 alla pk 140+780, oltre all'Interconnessione di Verona Merci, quindi per una lunghezza complessiva di circa 42 km di linea;
  - un secondo lotto costruttivo che dalla pk 100+551 raggiunge dopo 5,5 km circa la linea storica verso Brescia affiancandosi a quest'ultima; in questo lotto costruttivo sono inoltre comprese le attività di armamento ed impianti tecnologici per tutta la tratta.
- La Delibera CIPE del 10.07.2017 prescrive inoltre di avviare la progettazione del quadruplicamento della attuale linea Brescia est-Brescia Centrale, in prosecuzione della linea AV verso Brescia, per circa 11 km.
- Il 6 giugno 2018 è stato sottoscritto il Secondo Atto Integrativo tra RFI e Cepav due con il quale sono stati contrattualizzati la progettazione e la realizzazione del lotto costruttivo 1 della tratta AV Brescia est – Verona. Lo stesso Atto ha avuto efficacia il 6 luglio 2020 data di inizio delle attività a carico del General Contractor.
- Con la delibera CIPE n. 68 del 2019 pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 63 il 10.03. 2020 è stato poi autorizzata il secondo lotto costruttivo della tratta AV Brescia est – Verona. Lo stesso secondo lotto costruttivo è stato quindi affidato al Consorzio Cepav due da RFI in data 17.04.2020.
- 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.

- Sono state apportate – inoltre - modifiche al sistema di trazione elettrica (adozione del sistema a 3kV su tutto il tracciato di progetto della linea AV/AC) a seguito dell'«Analisi costi-benefici della nuova linea AV/AC Milano-Venezia. Tratta Brescia – Verona» pubblicata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il 3 luglio 2019, che, tra le conclusioni, segnala l'opportunità di modificare il sistema di alimentazione da 25kVca a 3kVcc in quanto «consentirebbe di conseguire una utilizzazione più flessibile del sistema a 4 binari con vantaggi per il trasporto dei pendolari». Il medesimo Ministero, con nota prot. 0003074 del 24.04.2020, invitava RFI ad avviare le attività di competenza al fine di procedere con la variante agli impianti di trazione.

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, n.145 del 1/9/2021, n. 445 del 21/04/2023 e n. 569 del 10/05/2024 sono state analizzate le proposte di varianti localizzative V3 e V7 e V2, V5, V12, V14, V15, V17, V18, V20 e V22 rispettivamente per le quali è stata verificata la sussistenza per gli aspetti ambientali di competenza, delle condizioni di cui all'art. 169, comma 3, del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii è stata verificata la sussistenza per gli aspetti ambientali di competenza, delle condizioni di cui all'art. 169, comma 4, del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii., per l'approvazione da parte del Soggetto Aggiudicatore.

Oggetto del presente parere è una ulteriore variante localizzativa codificate V19 che consiste nella realizzazione del nuovo piazzale e fabbricato SSE Desenzano 3kV e relativa strada di accesso in conseguenza delle suddette modifiche al sistema di trazione elettrica. Tale variante è localizzativa in quanto ai sensi del comma 3 dell'art. 169 del DLgs 163/2006 risulta esterna al corridoio individuato dal CIPE in sede di approvazione del progetto ai fini urbanistici (vincolo reiterato da ultimo con Delibera CIPE del 01 maggio 2016).

La variante è sottoposta all'iter previsto dal comma 5 (variante localizzativa), art. 169 del DLgs 163/2006.

Il Proponente nell'elaborato "*volume 00 – Metodologia ed esiti della valutazione di significatività ambientale*" descrive il processo di analisi adottato, con riferimento ai seguenti documenti:

- volume 00 Metodologia ed esiti della valutazione di significatività ambientale;
- volume 01 Identificazione e descrizione della variante;
- volume 02 Valutazione ambientale.

Nel "*volume 01 Identificazione e descrizione delle varianti*" è stata predisposta l'analisi progettuale che prevede:

- la localizzazione della variante;
- la configurazione delle opere nel progetto definitivo;
- la descrizione progettuale delle motivazioni che hanno portato alle modifiche progettuali che si sottopongono al presente iter autorizzativo;
- la descrizione del progetto esecutivo di variante;
- le misure di mitigazione previste;
- l'elenco degli elaborati che descrivono il progetto oggetto di variazione.

Al "*volume 01-Identificazione e descrizione delle varianti*" sono allegati tutti gli elaborati tecnici. Sono allegati al volume 01 la Delibera CIPE 42/2017 ed alcuni elaborati grafici costituiti da un'apposita tavola che confronta quanto previsto nel progetto definitivo (colore blu) e come questo risulta modificato in progetto esecutivo (colore rosso). In una seconda tavola sono riportate le opere in variante su ortofoto al fine di contestualizzare ulteriormente l'intervento nel territorio interessato dalla variazione, mentre nel "*volume 02*" sono state effettuate le valutazioni ambientali.

La metodologia utilizzata dal Proponente risulta un "*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*" come dallo stesso definita.

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 (Acque superficiali; Acque sotterranee; Suolo e Sottosuolo; Flora, fauna ecosistemi ed habitat naturali; Atmosfera; Rumore ambientale; Vibrazioni; Radiazioni Elettromagnetiche non ionizzanti; Beni storici, architettonici, naturali e paesaggistici; Salute pubblica);
2. il progetto (*varianti*) nelle diverse sub-varianti costituenti, applicando su queste ultime le valutazioni del caso, determinando gli esiti complessivi come contributo-somma dei singoli giudizi attribuiti.

Analogo approccio è stato seguito suddividendo le macro-attività (di cantiere) nelle costituenti

micro-attività e attribuendo giudizi valutativi di significatività su queste ultime per poi operare valutazioni globali su tutte le componenti in qualità di contributo-somma delle singole valutazioni micro-fase per micro-fase e componente per componente.

Come riferimento, per conformare il metodo d'indagine per la sezione conoscitiva è stato utilizzato il Decreto Direttoriale del MATTM n. 239 del 03/08/2017; il Sistema di Gestione Ambientale, conforme alla norma UNI EN ISO 14001, adottato da CEPAV DUE per il lotto funzionale Treviglio-Brescia (in particolare alla sua Analisi Ambientale e ai processi valutativi a supporto della stessa), in particolare per quanto concerne la fase di costruzione/cantierizzazione delle opere (quale riferimento per la sezione valutativa); la ricca e consolidata bibliografia tecnica-amministrativa sul tema delle Valutazioni (Strategiche/di Impatto/di Incidenza) Ambientale; il PMA dell'opera principale nel frattempo attivato e oggetto di report di restituzione degli esiti progressivi opportunamente integrato da sopralluoghi specifici in sito.

Il “*Volume 02 – Valutazione ambientale*” predisposto dal Proponente è strutturato come segue: la prima parte della relazione è dedicata all'identificazione dell'ambito territoriale interessato, predisponendo una apposita cartografia 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 alle componenti ambientali.

In aderenza a quanto previsto dalle prescrizioni della Delibera CIPE n. 42/17, l'intera opera ferroviaria è oggetto di un esteso programma di monitoraggio ambientale (PMA) che riguarda le Acque superficiali e sotterranee, il Rumore, le Vibrazioni, l'Atmosfera, i Campi elettromagnetici, il Suolo, la Vegetazione, la Fauna, gli Ecosistemi ed il Paesaggio. Il PMA è predisposto e verificato costantemente insieme ad Arpa Lombardia, Arpa Veneto ed ISPRA nell'ambito delle attività governate dall'Osservatorio Ambientale. Attualmente, è stata completata la fase ante operam i cui esiti sono stati già trasmessi anche al MASE, prima di avviare le diverse attività in cantiere. Sono in atto, in accordo con le istruttorie documentali del Nucleo Tecnico, i monitoraggi ambientali di corso d'opera.

Le eventuali integrazioni al PMA sono costantemente valutate di concerto con il Nucleo Tecnico sopra citato e si riferiscono a sopralluoghi mirati e specifici tavoli tecnici che sono poi sottoposti all'approvazione all'Osservatorio Ambientale di tratta. Le attività del monitoraggio ambientale sono anche riscontrabili sul sito WEB (con sezione pubblica e sezione riservata): <http://www.osservatoriambientali.it>.

Specificatamente, per ciascuna componente, nel volume sulla significatività ambientale sono riportate le postazioni di monitoraggio ambientale operanti sul territorio interessato dalla variante e gli esiti dei rilievi ante operam. Allegato alla presente relazione vi è lo stralcio su ortofoto dell'ubicazione delle postazioni condivise con il Nucleo Tecnico.

**Variante: V19 – piazzale, fabbricati e viabilità della sottostazione elettrica di Desenzano (FA52-RI48-SE52)**

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

**Località:** Comune di Pozzolengo (Brescia)

**Variazioni e relativa origine:**

Dopo l'approvazione del progetto definitivo da parte del CIPE e nel corso dello sviluppo del progetto esecutivo è intervenuta la modifica agli impianti di trazione elettrica per mezzo dell'adozione del sistema a 3kV su tutto il tracciato di progetto della linea AV/AC. Tale modifica è stata richiesta da RFI con lettera RFI-DIN-DIPAV.PC\A0011\P\2019\0000 del 20/08/2019. La richiesta di RFI trae origine dall'«Analisi costi-benefici della nuova linea AV/AC Milano-Venezia. Tratta Brescia – Verona» pubblicata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il 3 luglio 2019, che, tra le conclusioni, segnala l'opportunità di modificare il sistema di alimentazione da 25kVca a 3kVcc in quanto «consentirebbe di conseguire una utilizzazione più flessibile del sistema a 4 binari con vantaggi per il trasporto dei pendolari». Il medesimo Ministero, con nota prot. 0003074 del 24.04.2020, invitava RFI ad avviare le attività di competenza al fine di procedere con la variante agli impianti di trazione.

Il Progetto Definitivo prevedeva un sistema di alimentazione a 25 kV ad esclusione dei tratti terminali a 3kV. La variante in oggetto ha quindi l'obiettivo di uniformare la trazione elettrica su tutta la tratta con l'adozione del sistema 3 kV/540 mm<sup>2</sup>.

La soluzione impiantistica proposta mira a ridurre gli impatti della conversione del sistema di trazione 2x25Kvac in un sistema 3kV c.c., sfruttando i siti nei quali erano già previste connessioni AT e introducendo per un solo dei siti esistenti la necessità di una nuova connessione AT.

Di conseguenza due dei siti presenti nel sistema 2x25kVac sono stati eliminati (PPD Desenzano, PPD Peschiera).

Al fine di garantire la corretta alimentazione, con particolare riferimento ai valori di tensione ammissibili al pantografo e alla selettività delle protezioni, nonché per garantire il corretto esercizio dei rami elettrici nei punti di confluenza tra la linea storica e le linee AV, sono state introdotte due nuove Cabine TE (Cabina TE Brescia Est e Cabinata TE Verona Ovest).

Tuttavia, per lo specifico progetto, in corrispondenza della confluenza dell'interconnessione Brescia Est, è stato necessario anche l'adeguamento dell'esistente Sottostazione elettrica Ponte San Marco con l'integrazione di 1 gruppo da 5.75 MW e ulteriori 4 alimentatori per l'esclusiva alimentazione della linea AV.

Per l'alimentazione delle 3 sottostazioni di trasformazione 132/3kV è stato necessario realizzare due nuove connessioni alla rete TERNA in comune di Pozzolengo (SSE Desenzano) – oggetto della presente variante - e Sona (SSE Sona) mentre per la SSE Calcinato convertita da 25kVca a 3kVcc è stata mantenuta la connessione già prevista nel PD.

L'intervento non era previsto in fase di progettazione definitiva in quanto il sistema di alimentazione elettrica aveva una differente configurazione. Di seguito sono riportati estratti cartografici per la variante V19.

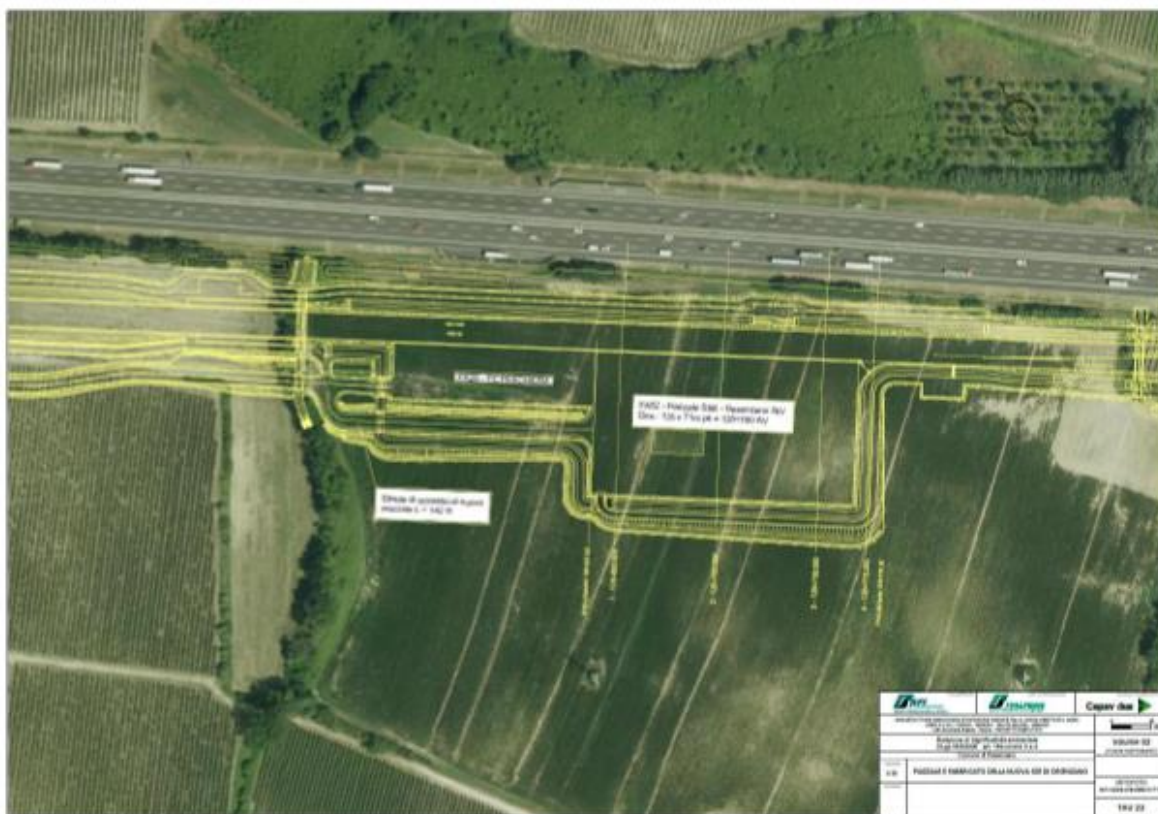
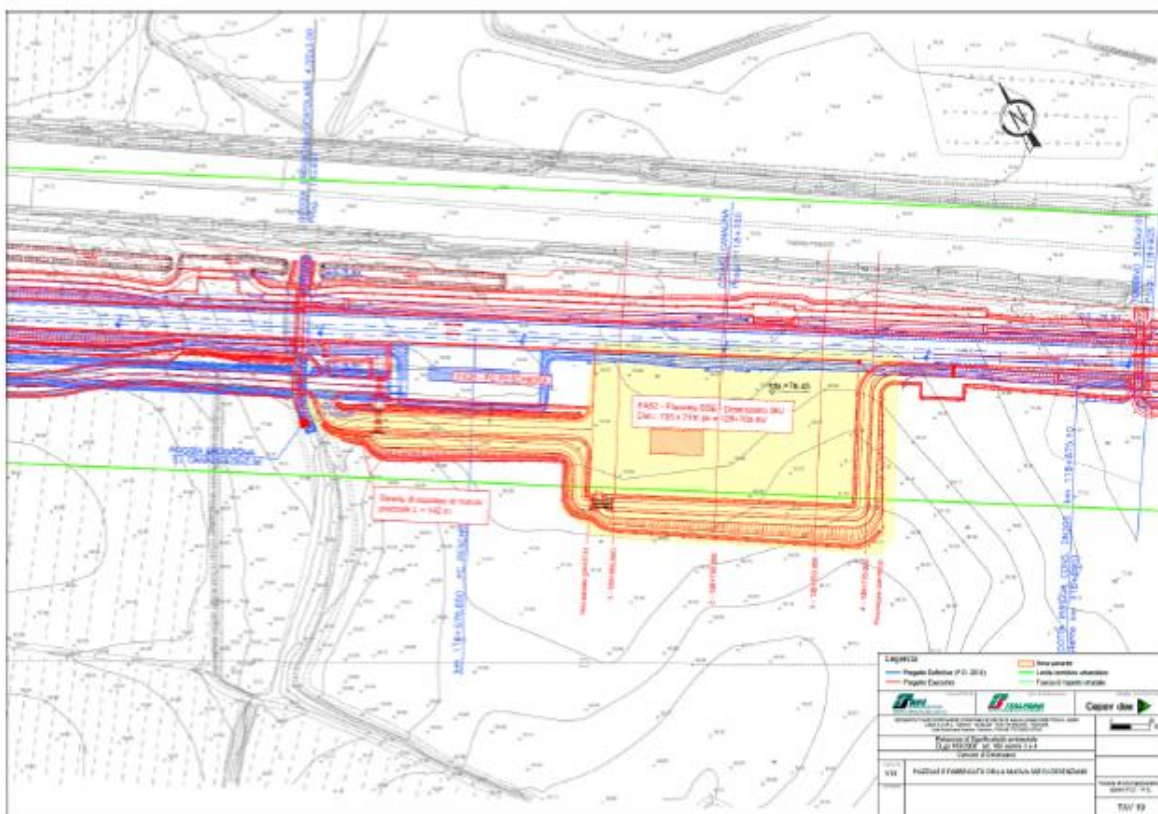


Figura 1 – Opere in progetto variante V19

### **Progetto:**

Il nuovo piazzale SSE Desenzano del Garda, fa parte di un insieme di piazzali tra loro simili, di nuova realizzazione od ampliamento degli esistenti, ed è costituito da un'ampia area racchiusa lungo il suo perimetro in cui sono ubicati i locali servizi e tutte le strutture di supporto per l'esercizio della linea AC/AV.

I piazzali sono costituiti da ampie aree carrabili sotto le quali sono interrate linee di pozzetti e polifore, reti di smaltimento acque meteoriche, linee di messa a terra, basamenti per le apparecchiature elettriche ed elettroniche ecc. Sul piazzale è realizzato inoltre il fabbricato di servizio le cui dimensioni in pianta sono di 26 x 12 m.

La SSE è alimentata a 132 kV da due linee in cavo derivate dall'impianto Terna "Nuova Cabina di derivazione 132 kV Terna" e sarà equipaggiata con tre gruppi di conversione da 5,4MW.

Nella zona delle apparecchiature AT sono presenti i due stalli linea, la sbarra e i tre stalli gruppo, ognuno di essi equipaggiato da trasformatori da 5,67 MVA. I trasformatori sono protetti da una terna di scaricatori ciascuno.

Nel fabbricato sono installate le unità funzionali in c.c. i raddrizzatori blindati da 5,4MW, le induttanze, i quadri di distribuzione c.a./c.c., il caricabatterie e le batterie e i quadri del sistema di comando e controllo, oltre alle altre apparecchiature ausiliarie antintrusione, antincendio, tlc, cdz, etc.. Nel piazzale sono previsti i sezionatori di prima e seconda fila 3kV su palo LSU22c, da cui partono 4 corde in rame verso la linea di contatto. Sui pali sezionatori a corna saranno installati i partitori voltmetrici del tipo con trasmissione a fibra ottica e gli scaricatori 3kV.

Per l'accesso al piazzale è prevista una viabilità a destinazione particolare, ovvero con funzione specifica ed esclusiva di servizio del piazzale; pertanto, non si applica il DM 05/11/2001 per quanto riguarda la scelta della tipologia di strada e le conseguenti caratteristiche della sezione stradale. La strada è assimilabile alla categoria "F" in ambito urbano. Come definito dal Progetto Definitivo; la piattaforma stradale è costituita due corsie da 3.25 m, una per senso di marcia, per una larghezza complessiva della carreggiata di 6.50 m. Le scarpate dei rilevati, queste hanno una pendenza 3/2. Tale viabilità ha uno sviluppo di 142 m.

### **Analisi ambientale:**

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

FASE DI CANTIERE											
SUBVARIANTI		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										
V19	Realizzazione nuovo piazzale fabbricato SSE Desenzano e relativa strada di accesso	-1	-1	0	0	0	-1	-1	-1	0	-1
1	Significatività dell'impatto globale sulla componente - Fase di cantiere	-1	-1	0	0	0	-1	-1	-1	0	-1
	Giudizio complessivo di significatività della variante - Fase di cantiere	0		NULLO							

FASE DI ESERCIZIO											
SUBVARIANTI		Interferenza acque superficiali	Interferenza flora, fauna e habitat naturali	Interferenza beni storici, architettonici, naturali e paesaggistici	Interferenza suolo/sottosuolo	Interferenza acque sotterranee	Interferenza atmosfera	Interferenza rumore	Interferenza vibrazioni	Interferenza elettromagnetismo	Interferenza salute pubblica
RIF	DESCRIZIONE										
V19	Realizzazione nuovo piazzale fabbricato SSE Desenzano e relativa strada di accesso	0	-1	0	-1	0	0	0	0	0	0
1	Significatività dell'impatto globale sulla componente - Fase di esercizio	0	-1	0	-1	0	0	0	0	0	0
	Giudizio complessivo di significatività della variante - Fase di esercizio	0		NULLO							

<u>Legenda</u> Gradi di giudizio significatività della potenziale interferenza	Positivo (+1)	Nulla (0)	Trascurabile (-1, -2)	Moderato (da -3 a -6)	Significativo (da -7 a -9)
--	------------------	--------------	--------------------------	--------------------------	-------------------------------

**Figura 2- Esiti della Valutazione Ambientale**

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

## ACQUE SUPERFICIALI

Nei pressi della variante (ad ovest della strada di accesso) è presente la Roggia Bragagna con relativa fascia di rispetto ad alto grado di tutela, appartenente al RIM (reticolo idrico minore) del Comune di Pozzolengo. La strada di accesso non interferisce direttamente con tale Roggia poiché si immette su altra viabilità non oggetto della presente variante. Nell'elaborato "volume 2" il Proponente riporta estratti cartografici e foto estratte da Google maps mettendo in evidenza che non risultano ulteriori canali irrigui nella zona interessata.

Relativamente alla fase di costruzione, il Proponente dichiara che sarà garantita sempre la continuità della distribuzione irrigua e quella delle acque di scolo; in particolare, nelle aree agricole sarà garantita la continuità funzionale di eventuali opere di irrigazione e drenaggio; sarà evitata mediante opportuni accorgimenti la possibilità che avvengano dispersioni in alveo di calcestruzzo, fango bentonico, idrocarburi, oli e reflui civili, inoltre sarà evitato lo sversamento del materiale terroso nei canali limitrofi alle aree di lavoro; la fase di ripristino, che comprende tutte le operazioni necessarie per riportare il territorio attraversato nelle condizioni ambientali precedenti alla realizzazione dell'opera, prevederà anche i ripristini idraulici, che consistono in riattivazione di fossi e canali irrigui, nonché delle linee di deflusso eventualmente preesistenti, anche presso le aree occupate temporaneamente verranno adottati gli accorgimenti previsti sopra;



infine il Proponente dichiara che le interferenze idrauliche del progetto in corrispondenza del reticolo idrico esistente riguardano i medesimi corpi idrici già interferiti nel PE e dalla vicina costruenda linea ferroviaria e saranno analizzate e gestite nel progetto idraulico del PEV cui il Proponente rimanda per tutti i dettagli.

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 PE (suolo) e quindi la modifica non comporta maggiori interferenze sulle acque superficiali.

Non vengono tuttavia citate nella documentazione presentata interventi mirati al controllo delle acque di dilavamento del piazzale, le cui caratteristiche quali-quantitative risulteranno mutate a seguito della realizzazione del piazzale stesso, per effetto sia delle modifiche introdotte nel grado di impermeabilizzazione dei suoli, sia dell'uso delle superfici pavimentate.

#### FLORA, FAUNA E HABITAT NATURALI

Il Proponente riporta che dall'osservazione delle cartografie il progetto non interessa elementi significativi della Rete Ecologica (Regionale, Provinciale e Comunale). Dalla consultazione della cartografia provinciale del PTCP relativa alle Aree Agricole Strategiche (fonte: <http://sit.provincia.brescia.it/>) è stato riscontrato che il progetto interessa “*Ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico (AAS)*”.

Nel caso specifico, anche se nella Tavola 5 del PTCP l'area in oggetto è rappresentata come “*Ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico*”, in realtà tale area non rientra nella suddetta classificazione (art. 75 delle NTA del PTCP di Brescia). Difatti, le NTA del PTCP suddividono le aree relative agli ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico in “*Ambiti di valore ambientale-naturalistico*” e “*Ambiti di valore paesistico*”.

Dalla consultazione della cartografia delle aree protette relativa al territorio lombardo (fonte: <http://www.geoportale.regione.lombardia.it/>), non è stata rilevata la presenza di Aree Protette, Monumenti naturali, Riserve naturali, Aree a convenzione Ramsar, Parchi naturali, Parchi regionali, Parchi nazionali, Parchi locali di interesse sovracomunale, aree appartenenti alla rete “Natura 2000” (Zone di protezione speciale (ZPS), Zone speciali di conservazione e Siti di Importanza Comunitaria (ZSC e SIC)) e Aree Prioritarie di Intervento (API).

Dall'analisi della cartografia delle Aree prioritarie della biodiversità (Regione Lombardia), il Proponente riporta che il progetto interessa l'area “*Colline gardesane*” (fonte: <http://www.geoportale.regione.lombardia.it/>).

Per quanto riguarda le tipologie forestali, l'intervento non interessa elementi forestali rilevanti (fonte: <http://www.geoportale.regione.lombardia.it/>), inoltre il Proponente fa riferimento al Piano di Indirizzo Forestale (PIF).

Per quanto riguarda il Piano Faunistico Venatorio della Provincia di Brescia, il Proponente riporta che la variante in progetto rientra nell'ambito territoriale di caccia unico.

Per un'analisi preliminare sugli aspetti faunistici a scala vasta, ed in particolare sugli uccelli, è stato preso in riferimento l'“*Atlante degli uccelli nidificanti in provincia di Brescia (Lombardia) Aggiunte 1992-2006 - Brichetti P., Gargioni A.*”. L'Atlante contiene 34 mappe che evidenziano le variazioni di areale più significative e che evidenziano i dati cumulativi delle indagini condotte fino all'aggiornamento del 1992-2006 sul territorio provinciale.



In merito alle caratteristiche principali della componente ambientale in oggetto emerge che, sulla base delle informazioni bibliografiche, sull'area interessata dalla variante in progetto non sono stati rilevati elementi di particolare rilevanza ecologica, a scala locale.

Con riferimento al contesto in cui si inserisce l'opera, la variante comporta delle alterazioni relative alla componente in oggetto di entità trascurabile sia in fase di cantiere che in fase di esercizio dovute all'ampliamento del piazzale della SSE Desenzano rispetto a quanto previsto da PD.

#### BENI STORICI, ARCHITETTONICI, NATURALI E PAESAGGISTICI

Per quanto riguarda la componente paesaggistica, è stata presa in considerazione la tavola dei vincoli ambientali, architettonici e archeologici del P.G.T. del Comune di Pozzolengo: l'area in oggetto non è interessata da vincoli ai sensi del D. Lgs. 42/2004.

Con riferimento specifico al contesto in cui si inserisce l'opera, il Proponente ritiene l'impatto sulla componente nullo sia in fase di esecuzione dei lavori che in fase di esercizio in quanto la variante non comporta differenze di alterazione del paesaggio trattandosi dell'ampliamento di un piazzale rispetto a quanto previsto da PD.

#### SUOLO

Per quanto riguarda la componente suolo, è stata presa in considerazione la tavola dei vincoli del documento di piano, dalla quale è emerso che l'area su cui insiste il progetto non è interessata da vincoli ambientali (P.G.T. del comune di Pozzolengo), inoltre, non emergono, nelle vicinanze della variante, aree contaminate e/o bonificate.

Il Proponente riporta che con riferimento alle risultanze dell'analisi, l'impatto sulla componente in fase di costruzione è nullo in quanto non vi sono differenze di impatto nei confronti della componente analizzata rispetto a quanto previsto da PD. In fase di esercizio, nonostante la variante non comporti differenze di rischio sulla componente, è stato attribuito un giudizio trascurabile dovuto ad un maggior consumo di suolo rispetto al PD.

#### ACQUE SOTTERRANEE

Per la valutazione sulle acque sotterranee il Proponente ha fatto riferimento alle seguenti carte facenti parte dell'aggiornamento della componente geologica, idrogeologica e sismica (C.G.I.S.) dell'Ottobre 2018: "Carta dei vincoli" Tavola 3 (Ottobre 2018); "Carta di sintesi" Tavola 4 (Ottobre 2018); "Carta PAI - PRGA" Tavola 1 (Ottobre 2018).

Le mitigazioni ambientali adottate in fase di costruzione riguardano un'adeguata pulizia dei macchinari, al fine di evitare di introdurre in falda contaminanti quali lubrificanti, solventi e scorie metalliche, sarà inoltre evitato il lavaggio degli impianti con spandimento dei reflui sul terreno, nel rispetto della normativa vigente.

Il Proponente valuta nulli i potenziali impatti sulle acque sotterranee dovuti alla modifica introdotta dal PEV, rispetto al PE, sia nella fase di realizzazione che nella fase di esercizio. È previsto nell'ambito del P.M.A, nella zona della variante, il monitoraggio sia in fase di corso d'opera che di post operam.

#### ATMOSFERA

Attraverso la consultazione di fonti bibliografiche, il Proponente riporta la caratterizzazione della componente in oggetto partendo da informazioni a livello regionale fino ad una scala di maggior dettaglio (utilizzando anche dati del Piano di Monitoraggio Ambientale relativo all'opera

principale). La variante in oggetto interessa direttamente il territorio comunale di Pozzolengo; pertanto, le fonti consultate faranno riferimento al territorio Regionale della Lombardia. Sono stati presi in considerazione il documento tecnico-informativo “*Qualità dell’aria e salute*” (Regione Lombardia e ARPA Lombardia – gennaio 2007) e gli estratti dal “*Rapporto Stato Ambiente – ARPA LOMBARDIA*” disponibile online e riferito all’anno 2020 e dai dati dell’inventario INEMAR della Lombardia riferiti al 2019 (che consentono di individuare a livello provinciale la ripartizione percentuale delle fonti di emissione atmosferica).

Le attività di scavo principali riguarderanno le operazioni di scotico e di realizzazione delle fondazioni in corrispondenza delle strutture edilizie mentre per la realizzazione dei piazzali le attività di scavo riguarderanno esclusivamente lo scotico dei primi 50 cm circa di terreno vegetale. Complessivamente il Proponente riporta la stima di scavi per circa 8250 mc con un’attività di circa 9/10 mesi. Dai calcoli effettuati dal Proponente l’emissione risulta pari a 160 g/h di PM<sub>10</sub>. Tali quantificazioni rappresentano l’operatività di un unico mezzo di lavoro (es. escavatore): si è quindi ipotizzato che un escavatore effettui la rimozione del materiale superficiale ed il relativo accumulo in sito. Tale materiale viene poi movimentato/caricato dal medesimo escavatore su camion per la successiva gestione. In termini preliminari, considerando complessivamente i volumi di terra caratterizzanti la fase di cantiere dell’opera (8250 mc) è possibile stimare che l’attività di un mezzo di lavoro sia sufficiente per le lavorazioni di tali quantitativi nell’arco di tutta la durata del cantiere (9/10 mesi).

La ricerca di potenziali ricettori è avvenuta attraverso l’analisi del contesto nell’immediato intorno all’area oggetto di intervento. Si è considerato il ricettore più vicino all’area di cantiere, posto in direzione nord-ovest a circa 360 m dall’area di cantiere stessa.

Considerando il valore di emissione complessivo stimato pari a 160 g/h, il Proponente conferma la piena compatibilità ambientale dell’intervento nei confronti dei ricettori individuati. Il Proponente riporta inoltre accorgimenti/azioni atti a limitare fenomeni di produzione e dispersione di sostanze polverulente.

Dagli approfondimenti relativi all’attività di cantiere condotti con particolare riferimento ai possibili ricettori residenziali più esposti, il Proponente valuta come trascurabili i potenziali impatti attribuibili all’intervento sia nella fase di realizzazione (valutati considerando l’intervento ex-novo nelle condizioni con e senza l’applicazione di interventi mitigativi ordinari per attività di realizzazione di cantieri sostenibili) che nella fase di esercizio.

## RUMORE E VIBRAZIONI

Per la fase di indagine in merito alla componente “contesto acustico” è stata consultata la Zonizzazione Acustica del territorio comunale di Calcinato, redatta in attuazione del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 1 marzo 1991. Nella documentazione è stato riportato un estratto della zonizzazione acustica di Pozzolengo dalla quale si evince che il territorio interessato dall’intervento ricade in classe 4.

Gli aspetti di maggior criticità associabili alle lavorazioni previste possono riguardare le operazioni di scavo con le conseguenti emissioni sonore prodotte dai macchinari impiegati. Altre attività rilevanti dal punto di vista acustico possono essere associate all’edificazione sia delle strutture edilizie (es. macchine da lavoro per opere strutturali, ecc..) che delle aree a piazzale (es. presenza di macchine per asfaltatura).

Il Proponente riporta una valutazione ipotetica sui macchinari previsti per la realizzazione dell’opera viaria nella condizione di compresenza di varie lavorazioni nonché di funzionamento contemporaneo e a massimo regime, stimando una “potenza globale” rappresentativa del cantiere

pari a 110 dB(A). La ricerca di potenziali ricettori è avvenuta attraverso l'analisi del contesto nell'immediato intorno all'area oggetto di intervento. Il ricettore più vicino all'area di cantiere, posto in direzione nord-ovest a circa 360 m dall'area di cantiere stessa

Le strutture edilizie limitrofe al ricettore individuato ricadono nel territorio comunale di Desenzano del Garda. Dalla consultazione della zonizzazione acustica comunale emerge che anche per esse, come per il ricettore individuato, è stata attribuita la classe IV: non sono stati riscontrati superamenti dei limiti. Il Proponente suggerisce il perseguimento di accorgimenti/azioni atti a limitare la propagazione del rumore

Il Proponente riporta quindi che dagli approfondimenti valutativi relativi alla propagazione del rumore dell'attività di cantiere condotti con particolare riferimento ai possibili ricettori residenziali più esposti, come trascurabili i potenziali impatti attribuibili all'intervento sia nella fase di realizzazione (valutati considerando l'intervento ex-novo nelle condizioni con e senza l'applicazione di interventi mitigativi ordinari per attività di realizzazione di cantieri sostenibili) che nella fase di esercizio.

## ELETTROMAGNETISMO

Al fine della caratterizzazione della componente, sono stati recepiti gli esiti delle indagini condotte nell'ambito della predisposizione dello strumento urbanistico comunale di Pozzolengo: tavola dei vincoli e fasce di rispetto. Dalla suddetta cartografia, si evince che l'area in oggetto non è direttamente interessata dalla presenza di elettrodotti e relativa fascia di rispetto. Si segnala comunque la presenza di un elettrodotto in direzione sud rispetto l'intervento previsto dal Progetto Esecutivo. In relazione alle sorgenti fisse di campi elettromagnetici che generano campi ad "alta frequenza" l'indagine è consistita nella consultazione del "Catasto informatizzato impianti di telecomunicazione e radiotelevisione" (CASTEL) dal quale si evince che l'area oggetto di intervento non è interessata dalla presenza di impianti di telecomunicazione (fonte <http://castel.arpalombardia.it/castel/>).

Il Proponente riporta che la tipologia di intervento consente di escludere a priori qualsiasi criticità/interferenza indotta dall'intervento sulla componente in oggetto.

## SALUTE PUBBLICA

In conseguenza dei risultati delle valutazioni condotte della possibile alterazione/peggioramento della qualità dell'aria potenzialmente inalata dai possibili ricettori residenziali più esposti, sono stati valutati come trascurabili 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

Per quanto riguarda le acque superficiali, in riferimento alla Roggia Bragagna, questa è monitorata tramite nei punti AV-PZ-SU-15 e AV-PZ-SU-16, di cui quest'ultimo il più prossimo alla variante, inoltre sono riportate una coppia di foto per stazione relative alla fase AO del 2018, rappresentative del corso d'acqua.

Nell'ambito del Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) Ante-Operam relativo alle progettualità dell'Alta Velocità, non sono state condotte campagne di monitoraggio ante-operam (AO) sulla componente vegetazione in aree limitrofe a quella oggetto di intervento.

Per la componente fauna, nell'ambito del Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) Ante-Operam relativo alle progettualità dell'Alta Velocità, sono state condotte campagne di

monitoraggio ante-operam (AO). I punti di monitoraggio più vicini all'intervento in progetto sono: AV-DE-FA-17 posto a circa 250 m in direzione nord rispetto all'area di intervento; AV-PZ-FA-10bis posto a circa 500 m in direzione sud-ovest rispetto all'area di intervento.

Per quanto riguarda la componente ambientale flora, fauna ed habitat naturali, il Proponente non ritiene necessario pianificare specifici approfondimenti e monitoraggi 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.

Per le acque sotterranee, il Proponente riporta che la variante si trova tra due punti di monitoraggio: il punto AV-DE-SO-34, a nord, e il punto AV-PZ-SO-35, a sud.

Nell'ambito del Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) Ante-Operam relativo alle progettualità dell'Alta Velocità, sono state condotte campagne di monitoraggio ante-operam (AO) sulla componente atmosfera. Come previsto dal PMA sono state condotte campagne di monitoraggio della qualità dell'aria: con metodica AR-1 (campionamento in discontinuo) – Linea AV/AC, per i punti di monitoraggio della fascia di territorio a cavallo della linea ferroviaria AV/AC tra Milano e Verona, Lotto Funzionale Brescia Est – Verona, ricadenti nella WBS MB20-MA20 dalla pk 105+384 alla pk 110+550 (tratta dal fiume Chiese fino a Mazzano, indicata anche come LC2-Lombardia); con metodica AR-1 (campionamento in discontinuo) – Extralinee, per i punti di monitoraggio di Extralinea compresi nella fascia di territorio a cavallo della linea ferroviaria AV/AC tra Milano e Verona, Lotto Funzionale Brescia Est – Verona, tratta lombarda (dalla pk 105+384 alla pk 129+820). Il Proponente riporta che seppur posta non in corrispondenza dell'area oggetto di intervento, tali risultanze possono comunque essere rappresentative anche della qualità dell'aria del contesto indagato.

Per la componente rumore e vibrazioni. La postazione di monitoraggio più vicina all'intervento in progetto risulta essere la seguente: AV-PZ-RU-1/4-15. Dai valori riportati in tabella risultano superamenti nel periodo notturno.

Come previsto dal PMA è stata predisposta una campagna di monitoraggio vibrazionale ante-operam eseguita nel mese di novembre 2018 nella fascia di territorio che potrebbe essere interessata dall'impatto vibrazionale generato, prima dalla realizzazione e successivamente dall'esercizio, della tratta ferroviaria Alta Velocità / Alta Capacità tra Milano e Verona, Lotto Funzionale 1 Brescia Est - Verona. La postazione di monitoraggio più vicina all'intervento in progetto risulta essere la seguente: AV-PZVR 1-12 in territorio di Pozzolengo. Sono riportati in forma tabellare i superamenti dei limiti di riferimento indicati dalla UNI 9614 del 2017.

**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 dei commi 3 e 5 art. 169 del D.Lgs 163/2006 e s.m.i. del progetto esecutivo *“Linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia Tratta AV/AC Milano-Verona Lotto Funzionale Brescia Est - Verona. Variante localizzativa V19”* così come disposto dalla Divisione;

**la Commissione Tecnica per la Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS  
Sottocommissione VIA**

**per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell’istruttoria che precede, e in particolare i contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportati quale motivazione del presente parere**

**ESPRIME PARERE**

- **ai sensi dell’art. 169, comma 5, del D. Lgs. 163/2006** che, per quanto riguarda gli aspetti ambientali di competenza, sussistono le condizioni di cui al comma 3 e al comma 5 dello stesso sopracitato art.169, perché la proposta di variante relativa al progetto *Linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia Tratta AV/AC Milano-Verona Lotto Funzionale Brescia Est - Verona. Variante localizzativa V19*, sia approvata direttamente dal Soggetto Aggiudicatore con la condizione ambientale riportata nel seguito:

<b>Condizione ambientale</b>	<b>1.</b>
<b>Macrofase</b>	ANTE OPERAM
<b>Fase</b>	Progettazione esecutiva
<b>Ambito di applicazione</b>	Acque superficiali
<b>Oggetto della prescrizione</b>	Il Proponente dovrà integrare il progetto esecutivo di variante prevedendo idonei presidi tecnici per il controllo delle acque di dilavamento del piazzale previsto in progetto, quali in particolare vasche di prima pioggia dotate di sistemi di trattamento (disoleatura e dissabbiatura) delle prime acque di pioggia, in linea con quanto prescritto dalla normativa della Regione Lombardia che disciplina lo smaltimento delle acque di prima pioggia.
<b>Termine avvio Verifica Ottemperanza</b>	Prima dell’avvio del cantiere della variante V19
<b>Ente vigilante</b>	MASE – CTVA
<b>Enti coinvolti</b>	

**La Coordinatrice  
Avv. Paola Brambilla**