



Regione Lombardia

Giunta Regionale

**Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità Sostenibile
Direzione Generale Ambiente e Clima
Direzione Generale Territorio e Protezione Civile**

**Espressione di parere regionale sulle varianti V2, V5 e V12
ai sensi degli artt. 169 comma 3 e 165 comma 5 del d.lgs. n. 163/2006**

Allegato 1 – “Istruttoria tecnica”

**PROGETTO ESECUTIVO
“LINEA AC/AV TORINO-VENEZIA, TRATTA MILANO-VERONA:
LOTTO FUNZIONALE BRESCIA-VERONA: VARIANTI V2,V5 E V12”**

Proponente: RFI s.p.a.
General Contractor: Consorzio CepavDue

INDICE

1 Il contesto e la procedura di approvazione

1.1 Introduzione

1.2 Avvio della procedura di approvazione delle varianti

2 Il progetto delle varianti

3 Valutazione ambientale delle varianti

4 Interlocuzione con gli Enti

5 Prescrizioni e Raccomandazioni

6 Localizzazione delle varianti

7 Conclusioni

1. IL CONTESTO E LA PROCEDURA DI APPROVAZIONE

1.1 Introduzione

Il **Progetto definitivo** della linea ferroviaria AV/AC Brescia-Verona – tratta lombarda -, è stato **approvato dal CIPE con delibera n. 42 del 10 luglio 2017**, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 70 del 24 marzo 2018.

Nell'approvazione del progetto definitivo il CIPE ha formulato alcune prescrizioni da recepire nello sviluppo del progetto esecutivo, in particolare:

- n. 183 – “nel comune di Calcinato, in ragione dell’eliminazione del previsto nuovo cavalcavia di Via Cavour, assicurare il collegamento viario tra le frazioni Ponte San Marco, Calcinatello e il capoluogo comunale per mezzo di una nuova viabilità che collegherà l’attuale Via Cavour a Via Stazione attraverso:
 - o un nuovo tratto di viabilità tra Via Cavour e l’inizio di Via Zemogna con nuovo ponte sul Chiese
 - o una nuova rotatoria su Via Cavour in corrispondenza dell’incrocio con la nuova viabilità di cui al punto precedente
 - o la realizzazione di una pista ciclabile su Via Cavour dalla rotatoria sino all’incrocio con Via Bianchi
 - o la riqualificazione di Via Zemogna con l’inserimento di pista ciclabile dal termine della nuova viabilità con Via Stazione
 - o l’illuminazione pubblica dei tratti viari di tutti i suddetti interventi”
- n. 206 – “nel Comune di Lonato:
 - o realizzare una nuova strada di collegamento tra la rotonda esistente su Via Molini/ Via Moro e la svincolo della SS11 a nord per uno sviluppo complessivo di circa 1.2 km
 - o realizzare inoltre due nuove rotatorie lungo la suddetta viabilità (Via Fenil Nuovo Molini, Via Bettola”
- n. 280 – “nel Comune di Ponti sul Mincio, realizzare una nuova rotatoria tra la SP19 e le vie Dolci e Valscarpina, nonché riqualificare la SP19, per il tratto interessato dall’abitato in località Ferrares-Zecchinetti, con costruzione di marciapiedi

Le prescrizioni accolgono proposte formulate rispettivamente dai comuni di Calcinato, Lonato e Ponti sul Mincio in sede di Conferenza di Servizi e sono presenti nel parere regionale sul progetto di cui alla DGR n. X/3055 del 23.01.2015, relativamente ai Comuni di Calcinato e Ponti sul Mincio.

Le prescrizioni hanno dato luogo ai progetti delle varianti:

- V2 – corrispondente alla prescrizione n. 183
- V5 – corrispondente alla prescrizione n. 206
- V12 -corrispondente alla prescrizione n. 280;

le varianti V2, V5 e V12 risultano **rilevanti sotto il profilo localizzativo** ai sensi dell’art.163 comma 3 del D.lgs 163/2016, in quanto esterne al corridoio individuato ai fini urbanistici apposte con l’approvazione del progetto definitivo.

Il presente Allegato espone i risultati dell’istruttoria regionale sui progetti esecutivi depositati, al fine di valutare, l’adeguatezza delle risposte fornite alle prescrizioni del CIPE sul progetto definitivo.

1.2 Avvio della procedura di approvazione delle varianti

Il proponente del progetto è RFI (Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.), che ha affidato al General Contractor Cepav 2 lo sviluppo del progetto esecutivo e la realizzazione della tratta.

Il progetto, inserito tra le opere della Legge Obiettivo, segue le procedure di approvazione previste dal D.lgs 163/2006 e s.m.i., capo IV.

In data 16 luglio 2020, Cepav2 per conto del proponente Rete Ferroviaria Italiana s.p.a., ha depositato la documentazione progettuale e ambientale delle varianti V2, V5 e V12 del lotto funzionale Brescia-Verona della tratta Milano-Verona, della linea AV/AC Torino-Venezia, presso i Ministeri delle Infrastrutture e dei Trasporti, dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare, dei Beni e delle attività culturali, presso la Regione Lombardia e tutti gli EELL interessati e i soggetti interferiti.

Il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, con nota del 5 agosto 2020, ha convocato la Conferenza di Servizi istruttoria per il giorno 10 settembre 2020.

Il proponente RFI ha provveduto alla pubblicazione dell'avvio del procedimento di dichiarazione di pubblica utilità dell'opera sui quotidiani "Il giornale di Brescia", "La Gazzetta di Mantova" e "L'Arena di Verona" del 6 agosto 2020.

2. IL PROGETTO DELLE VARIANTI

V2 – in comune di Calcinato – nuovo tratto stradale e ponte sul Chiese, prescrizione CIPE n. 183

V5 – in Comune di Lonato – nuova viabilità e rotatorie, prescrizione CIPE n. 206

V12 – in Comune di Ponti sul Mincio – nuova rotatoria e riqualificazione stradale, prescrizione CIPE n. 280

Variante V2

Il progetto definitivo prevedeva la realizzazione di un cavalcaferrovia in corrispondenza di Via Cavour. In sostituzione di tale manufatto è prevista la realizzazione di una nuova viabilità di collegamento tra Via Cavour e l'inizio di Via Zemogna con nuovo ponte sul Chiese, con funzione di collegamento del capoluogo con le frazioni ad ovest del fiume Chiese.

La variante comprende:

- la nuova viabilità che include il viadotto sul fiume Chiese e lo scatolare su Roggia Maggiore. Il nuovo tratto stradale sarà costituito da due corsie di 3,25 m e da due banchine laterali della larghezza pari ad 1m. Il viadotto, di lunghezza complessiva di 389,2 m, è costituito da 8 campate, in corrispondenza della Roggia Maggiore è previsto un tombino scatolare idraulico mentre sono state inserite vasche drenanti in prossimità della rotonda
- una nuova rotatoria su via Cavour. La rotatoria, sulla quale si innesta l'asse stradale precedentemente descritto, ha un diametro esterno pari a 35,00 m e due banchine laterali della larghezza pari a 1,00 m.
- una pista ciclabile su Via Cavour (per una lunghezza di circa 232 m), che interessa la nuova rotonda di Via Cavour e la nuova viabilità, fino a raggiungere la rotonda al termine della rampa sud del cavalcavia di Via Stazione. La pista ha larghezza di 2,5 m. Inoltre, è stato inserito un tratto di pista ciclabile che si sviluppa verso Nord dalla rotatoria di via Cavour, innestandosi sulla viabilità esistente con una larghezza di 2,50 m, utilizzando parte dell'attuale sede stradale del cavalcavia esistente che viene declassato a podereale. La lunghezza di questo tratto di pista ciclabile è di 435,30 m.

Variante V5

La variante prevede la realizzazione della nuova Via Molini di circa 1.2 km tra l'attuale rotatoria di Via Molini-Via Moro e lo svincolo della SS11 e comprende due nuove rotatorie lungo la direttrice, in corrispondenza dell'intersezione con Via Fenil Nuovo e della rampa di uscita della SS11 direzione Sedena-Bettola. Comprende inoltre un manufatto di scavalco della Roggia Seriola-Lonata.

La nuova opera stradale è composta da due corsie per senso di marcia della larghezza di 3.25 m ciascuna, oltre alle banchine laterali della larghezza di 1.00 m, per una larghezza complessiva della piattaforma di 8.50 m.

Variante V12

L'intervento riguarda la realizzazione di un nuovo svincolo a rotatoria al confine del territorio comunale di Ponti sul Mincio con il Comune di Peschiera (VR), tra le strade SP19, Via Dolci, SP28 (Via Mantova), Via Valscarpina e la costruzione di un marciapiede lungo la SP19 dalla rotatoria fino all'incrocio con Via Vivaldi.

L'intervento era stato richiesto dal Comune di Ponti sul Mincio per la riorganizzazione della viabilità, in quanto interessato dai percorsi di cantiere e recepito anche nel parere regionale.

Oltre alla parte di intervento ubicata in Regione Lombardia, in provincia di Mantova, nel Comune di Ponti sul Mincio, una parte di intervento si trova in Regione Veneto, in provincia di Verona nel Comune di Peschiera del Garda.

La variante comprende:

- interventi di riqualificazione della SP19. Lungo i rami della rotatoria si prevede la realizzazione di marciapiedi aventi uno sviluppo complessivo di circa 280 m.
- realizzazione di nuova rotatoria in località Ferrares-Zecchinetti. L'intersezione tra la SP19, Via Dolci, SP28 (Via Mantova) e Via Valscarpina viene riorganizzata mediante la realizzazione di una rotatoria a quattro rami, composta da una carreggiata larga 6.00 m completata da banchine laterali da 1.00 m ciascuna, per un diametro esterno pari a 50.00 m.
- Demolizione due fabbricati in stato di abbandono per la realizzazione della nuova rotatoria.

3. VALUTAZIONE AMBIENTALE DELLE VARIANTI

L'istruttoria condotta ha portato a verificare che le soluzioni progettuali individuate dal Proponente attuano in maniera conforme le prescrizioni n. 183, n. 206 e n. 280 di cui alla Deliberazione CIPE n. 42 del 10 luglio 2017 (G.U. n. 70 del 24 marzo 2018) di approvazione con prescrizioni del progetto definitivo del lotto funzionale Brescia-Verona della tratta Milano-Verona.

Considerato che la suddetta Deliberazione CIPE ha consentito l'approvazione con prescrizioni del progetto definitivo anche ai fini della attestazione della compatibilità ambientale e tenuto conto che le soluzioni in variante risultano in linea con le prescrizioni contenute nella DGR n. X/3055 del 23/01/2015 con cui si esprimeva parere favorevole all'approvazione del progetto definitivo da parte del CIPE.

Verificato, infine, che il Proponente ha depositato materiale di approfondimento delle valutazioni ambientali delle varianti in argomento mediante l'utilizzo di check-list (conformemente alle Liste di controllo di cui al Decreto Direttoriale del MATTM n. 239 del 03/08/2017, per la valutazione preliminare) per un quadro conoscitivo ambientale generale, che è stato 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, così riassumibile:

Variante V2 - Nuova viabilità extralinea di collegamento tra Via Cavour e Via Zemogna con nuovo viadotto sul fiume Chiese nel Comune di Calcinato

Richiesta originata dal Comune di Calcinato e dalla Regione Lombardia

Le valutazioni condotte dal Proponente hanno portato all'attribuzione di un giudizio di potenziale impatto globale della variante "NULLO" per la fase di cantiere e "TRASCURABILE" per la fase di esercizio.

Si rileva che:

- L'opera in oggetto è già prevista dagli strumenti urbanistici comunali.
- Si prevede di adottare con diligenza le misure precauzionali previste per evitare interferenze con il reticolo idrico superficiale.
- Per la valutazione delle potenziali interferenze nel corso dell'esercizio della strada sono stati condotti specifici approfondimenti grazie ai quali è stato possibile esprimere un giudizio di impatto "trascurabile" che interessa un ricettore abitato e, parzialmente, alcuni filari arborei nell'ambito della fascia di rispetto del Fiume Chiese.
- La maggiore significatività degli impatti in fase di cantiere riguarda la componente acque superficiali in relazione alla realizzazione di nuova viabilità inclusi ponte sul fiume Chiese e scatolare su roggia Maggiore;
- Il giudizio complessivo di impatto è mitigato dal positivo effetto della realizzazione di una pista ciclabile.

Variante V5 - nuova viabilità tra Via Molini e svincolo SS11 in Comune di Lonato

Richiesta del Comune di Lonato

Le valutazioni condotte dal Proponente hanno portato all'attribuzione di un giudizio di potenziale impatto globale della variante "TRASCURABILE" per la fase di cantiere e "MODERATO" per la fase di esercizio.

Si rileva che:

- L'opera in oggetto è già prevista dagli strumenti urbanistici comunali.
- Si prevede di adottare con diligenza le misure precauzionali previste per evitare interferenze con il reticolo idrico superficiale.
- Il giudizio complessivo relativamente alla fase di cantiere è da valutare tra moderato e trascurabile a causa della moderata significatività su componenti acque superficiali, rumore, vibrazioni e salute pubblica in relazione alla realizzazione di nuova viabilità.
- Per la valutazione delle potenziali interferenze nel corso dell'esercizio della strada sono stati condotti specifici approfondimenti grazie ai quali è stato possibile esprimere un giudizio di impatto "moderato" che interessa soprattutto due ricettori abitati.

Variante V12 - interventi sulla viabilità SP19 nei Comuni di Peschiera del Garda e Ponti sul Mincio

Richiesta originata dalla Regione Lombardia

Le valutazioni condotte dal Proponente hanno portato all'attribuzione di un giudizio di potenziale impatto globale della variante "NULLO" sia per la fase di cantiere che di esercizio.

Si rileva che:

- Gli interventi prescritti sulla viabilità SP19 sono di entità limitata e complessivamente non danno luogo ad impatti potenziali.
- Una soglia di significatività moderata è ascrivibile agli impatti su componenti flora, fauna e habitat naturali, beni storici, architettonici, naturali e paesaggistici per la fase di esercizio legata alla nuova rotatoria in località Ferrares-Zecchinetti.
- In fase di esercizio si segnala un trascurabile impatto relativo all'interessamento per una modesta porzione dell'intervento delle aree del Parco del Mincio

non si rilevano, pertanto, specifici elementi da segnalare per il profilo VIA.

4. INTERLOCUZIONE CON GLI ENTI

L'articolo 165, comma 5, del d.lgs.163/2006 prevede che Regione si esprima ai fini della localizzazione sentiti i Comuni nel cui territorio si realizza l'opera.

Al fine di verificare la corretta localizzazione a livello locale delle opere è stato richiesto ai comuni interessati di esprimere un parere in merito al rapporto con gli strumenti di pianificazione P.G.T. con nota prot. Z1.2020.0026882 del 30/06/2020.

Viste le note dei comuni di Calcinato (in atti regionali prot. Z1.2020.0031002), del comune di Lonato (in atti regionali prot. Z1.2020.0031131), si prende atto che le Amministrazioni hanno espresso parere positivo in merito alla localizzazione delle opere

I contributi dei Comuni sono riassunti nello schema seguente:

Ente	Atto	Posizione Ente
Comune di CALCINATO	atti regionali prot. Z1.2020.0031002	Si esprimerà in Conferenza di Servizi
Comune di LONATO	atti regionali prot. Z1.2020.0031131	Parere positivo in merito alla localizzazione
Comune di PONTI SUL MINCIO	//	//

5. PRESCRIZIONI E RACCOMANDAZIONI

Per l'esame del progetto, la Regione ha costituito un Gruppo di lavoro interdirezionale (individuato con decreto del Direttore Generale Infrastrutture e Mobilità Sostenibile n. 15839 del 5 novembre 2019) che ha condotto l'analisi delle varie tematiche e componenti tecniche.

L'istruttoria condotta, dei pareri dei membri del gruppo di lavoro interdirezionale, ha evidenziato:

- Aspetti infrastrutturali -

Presa visione della documentazione trasmessa si rappresenta l'assenza di elementi di incoerenza rispetto ad infrastrutture oggetto di programmazione di rilevanza regionale.

Si rileva tuttavia l'opportunità che per le soluzioni a rotatoria indicate in tutte e tre le varianti si proceda con la verifica di deflessione per la totalità delle manovre in attraversamento in applicazione del DM 19 aprile 2006 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali" e per tutte le manovre di svolta a destra in applicazione di quanto contenuto nella DGR 27 settembre 2006, n. 3219 "Elementi tecnici puntuali inerenti ai criteri per la determinazione delle caratteristiche funzionali e geometriche per la costruzione dei nuovi tronchi viari e per l'ammodernamento ed il potenziamento di tronchi viari esistenti ex art. 4 r.r. 24 aprile 2006, n. 7".

Per il dimensionamento delle intersezioni a rotatoria si chiede che siano state svolte valutazioni in ordine alla funzionalità delle soluzioni progettuali proposte rispetto ai flussi attesi anche in relazione al fatto che, ai sensi della sopra citata DGR, *"le verifiche di capacità [...] sono sempre consigliate"* e *"sono necessarie in tutti i casi in cui il flusso entrante sia complessivamente maggiore a 2.000 veicoli/ora (traffico dell'ora di punta) e comunque nel caso in cui:*

- *almeno una delle arterie afferenti abbia una connotazione non locale;*
- *la rotatoria sia necessaria al fine di garantire l'accessibilità a nuovi contesti residenziali/commerciali/produttivi che vadano a modificare le condizioni di deflusso attuali o a generare nuovo traffico indotto [...]"*.

Per la valutazione dell'adeguatezza del dimensionamento della sovrastruttura stradale si chiede di porre particolare attenzione alla categoria del sottofondo che contraddistingue l'ambito di intervento ed al livello ed alle caratteristiche del traffico previsto su tali arterie in progetto. Quest'ultimo aspetto riveste un particolare interesse per la variante V12 considerato che nella specifica relazione generale si fa esplicito riferimento al fatto che l'intervento possa essere impegnato da trasporti eccezionali.

In sintesi, **si prescrive** di:

- eseguire una verifica volta a confermare, per le soluzioni a rotatoria di cui alle varianti V2, V5 e V12, il rispetto della deflessione per tutte le manovre in attraversamento in applicazione del DM 19 aprile 2006 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali" e per tutte le manovre di svolta a destra in applicazione di quanto contenuto nella DGR 27 settembre 2006, n. 3219 "Elementi tecnici puntuali inerenti ai criteri per la determinazione delle caratteristiche funzionali e geometriche per la costruzione dei nuovi tronchi viari e per l'ammodernamento ed il potenziamento di tronchi viari esistenti ex art. 4 r.r. 24 aprile 2006, n. 7".
- esplicitare se, rispetto al dimensionamento delle diverse intersezioni oggetto delle varianti V2, V5 e V12, sussistano le condizioni di necessità specificate nella DGR 27 settembre 2006, n. 3219 "Elementi tecnici puntuali inerenti ai criteri per la determinazione delle caratteristiche funzionali e geometriche per la costruzione dei nuovi tronchi viari e per l'ammodernamento ed il potenziamento di tronchi viari esistenti ex art. 4 r.r. 24 aprile 2006,

n. 7" (le verifiche di capacità *"sono necessarie in tutti i casi in cui il flusso entrante sia complessivamente maggiore a 2.000 veicoli/ora (traffico dell'ora di punta) e comunque nel caso in cui:*

- *almeno una delle arterie afferenti abbia una connotazione non locale;*
- *la rotatoria sia necessaria al fine di garantire l'accessibilità a nuovi contesti residenziali/commerciali/produttivi che vadano a modificare le condizioni di deflusso attuali o a generare nuovo traffico indotto [...]"*);
- qualora sussistessero le condizioni di necessità di cui al punto precedente, precisare all'interno delle relazioni generali le valutazioni in ordine alla funzionalità delle intersezioni a rotatorie proposte rispetto ai flussi attesi;
- valutare, in relazione al dimensionamento della sovrastruttura, l'adeguatezza del pacchetto proposto alla funzionalità degli interventi in particolare con riferimento alla loro possibile fruizione da parte dei trasporti eccezionali (condizione peraltro che caratterizza per certo la variante V12 – rif. Relazione Generale).

Stante pertanto gli elementi sopra riportati, si demanda tuttavia la loro puntuale approvazione degli Enti locali direttamente interessati, che prenderanno in carico le opere suddette.

- Agricoltura, Terreni agricoli e Consumo del suolo -

Dall'analisi della Carta dell'Uso e della Copertura del Suolo 2018- DusaF 6.0, e il confronto con la documentazione progettuale, risulta che il contesto territoriale interessato dalle opere stradali è connotato dalla prevalente presenza di superfici agricole allo stato di fatto, dal valore agricolo alto, sulle quali sono presenti seminativi semplici, ed in misura minore prati permanenti, vigneti e colture orticole a pieno campo. Inoltre, dall'analisi a campione effettuata mediante banca dati regionali SiarI e Sisco, è emerso che alcuni terreni agricoli interessati dalle opere in progetto sono inseriti in fascicoli di aziende agricole ed alcuni risultano in affitto sino anche il 22/12/2029. Per quanto concerne le superfici naturali e seminaturali, queste sono rappresentate lembi di formazioni ripariali, nonché di cespuglieti.

Per i terreni agricoli che verranno interessati/interferiti dalle opere in progetto, si richiama di seguito alcune prescrizioni per la fase esecutiva, per la maggior parte già contenute nella citata Delibera del Cipe:

- in fase di cantiere occorre prevedere la massima limitazione delle attività impattanti in particolare per i tratti in adiacenza a cascine e insediamenti produttivi agricoli. Si dovrà garantire il ripristino allo stato originale delle aree di cantiere e di quelle occupate o impegnate a vario titolo incluse le viabilità di cantiere, curando in particolare il riposizionamento degli orizzonti pedologici e ripristinando le condizioni fisico chimiche del suolo interessato (anche tramite abbondanti concimazioni organiche, sovesci ecc..), in modo da restituire i terreni ai proprietari in condizioni agronomiche ottimali;
- dovranno essere assicurate adeguate modalità d'accesso ai fondi agricoli che potrebbero essere frammentati dalla realizzazione di nuove piste di cantiere o che risultino preclusi dalla realizzazione delle stesse e dovranno essere garantite nel tempo sia la continuità della viabilità podereale, sia l'accesso ai fondi agricoli, prevedendo passaggi di adeguate dimensioni.
- dovranno essere presi specifici accordi con gli agricoltori per indennizzi dovuti alla mancata fruibilità, anche se pur temporanea in fase di cantiere, dei terreni agricoli eventualmente interessati dalle piste di cantiere;
- dovrà essere garantita la continuità e funzionalità del sistema idrico/irriguo presente;
- si dovrà contenere il più possibile la frammentazione degli appezzamenti
- con riferimento ai terreni che verranno espropriati o temporaneamente occupati, si chiede che nell'ambito della definizione degli indennizzi per gli impatti indotti sulle aziende agricole interessate dalle opere in progetto, si ponga la massima attenzione a quelle la cui percentuale di terreno espropriato o occupato temporaneamente sia

potenzialmente in grado di minarne il bilancio economico, e si ricorda di valutare anche l'eventuale perdita dei contributi comunitari da parte delle aziende agricole (proprietario o fittavolo) che dovessero essere eventualmente penalizzate dalla sottrazione di suolo.

Per quanto riguarda le essenze aree arboree/arbustive che verranno eliminate, si dovrà ottemperare ai disposti della D.g.r. 8/675 del 21 Settembre 2005 e successive modifiche ed integrazioni (Criteri per la trasformazione del bosco e per i relativi interventi compensativi); le essenze arboree e arbustive di nuovo impianto dovranno essere autoctone e rispettare la normativa di settore.

Infine, si fa presente che il consumo di suolo viene definito "trascurabile" nella Relazione Ambientale allegata. Dal momento che, come precedentemente esposto, gli interventi determinano un consumo di suolo agricolo permanente, non si ritiene che lo stesso possa essere considerato "trascurabile sia per la fase di cantiere sia per quella di esercizio", non solo a causa degli impatti che lo stesso provoca a livello economico produttivo, ma anche di quelli sulle funzioni ambientali svolte dal suolo stesso. La perdita di tali funzioni dovrebbe pertanto essere meglio quantificata, e, una volta quantificata, per compensarla sarebbe auspicabile realizzare, anche in accordo con i Comuni interessati, interventi atti a ripristinare il valore ecologico perduto.

6. LOCALIZZAZIONE DELLE VARIANTI

E' stata effettuata la valutazione delle opere in oggetto in relazione alla compatibilità con gli atti di programmazione e pianificazione di rango regionale ed in particolare con il Piano Territoriale Regionale approvato con d.c.r. n. 766 del 26 novembre 2019 (pubblicata sul Bollettino Ufficiale di Regione Lombardia, serie Ordinaria, n. 50 del 14 dicembre 2019).

ASPETTI DI COMPATIBILITÀ CON IL PTR

Con riferimento agli interventi in oggetto, localizzati nei territori comunali di Calcinato, Lonato e Ponti sul Mincio in provincia di Brescia, è stata effettuata una verifica di compatibilità con gli atti di programmazione e pianificazione di rango regionale ed in particolare con il Piano Territoriale Regionale approvato con d.c.r. n. 766 del 26 novembre 2019, dalla quale si evince che sotto il punto di vista della localizzazione, non vi sono elementi difformi ai criteri e agli indirizzi regionali.

UFFICIO TERRITORIALE REGIONALE VAL PADANA

(Prot. AE05.2020.0003754 del 26/08/2020)

PREMESSO che:

Nello sviluppo del progetto esecutivo in oggetto, sono state apportate le varianti denominate dal codice: V2, V5, V12, in particolare la variante denominata "V12", relativa agli interventi sulla viabilità SP19 nei comuni di Peschiera del Garda (VR) e Ponti sul Mincio (MN), quest'ultimo localizzato sul territorio di competenza di questo U.T.R..

PRESO ATTO

- delle soluzioni progettuali relative alla riqualificazione della SP19 e della rotatoria (Via Dolci, Via Valscarpina, Via Mantova, SP19);
- della relazione tecnica sulle demolizioni necessarie alla realizzazione della nuova rotatoria;
- delle risoluzioni previste delle interferenze con i pubblici servizi;
- del piano particellare di esproprio delle aree interessate;

- della relazione ambientale redatta, ai sensi del D.Lgs. 163/2006, art. 169, commi 3 e 5, che esprime un giudizio di compatibilità rispetto alle seguenti componenti ambientali:
 - 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;
 sia in fase di cantiere che di esercizio dell'opera;

RILEVATO che:

- il territorio del comune di Ponti sul Mincio, interessato dalla variante in oggetto, è escluso dalle aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni;
- il progetto non interferisce con il Reticolo Idrico Principale, così come definito dalla d.g.r. 23 ottobre 2015 n. 4229 "Riordino dei Reticoli idrici di Regione Lombardia e revisione dei canoni di polizia idraulica" e la d.g.r. 18 dicembre 2017 n. 7581 "Aggiornamento della d.g.r. 23 ottobre 2015 – n. x/4229 e ss.mm.ii, di cui questo U.T.R. è Autorità Idraulica;

ACCERTATO

- la regolarità degli atti tecnici ed amministrativi del progetto dei lavori;
- gli esiti della procedura relativa a:
 - Valutazione di Impatto Ambientale (VIA), conclusa il 17.04.2015 con il parere positivo di compatibilità ambientale del MATTM,
 - Verifica di Ottemperanza, conclusa con Decreto Direttoriale del MATTM il 22.02.2016 con parere positivo conclusivo sulla verifica di ottemperanza,
 - Pubblica Utilità dell'opera, confermata il 01.05.2016 con atto del CIPE che ha reiterato il vincolo preordinato all'esproprio.

P.Q.M.

Esaminata la documentazione presentata si esprime, assunte le premesse, **parere favorevole** al progetto presentato rilevando che lo stesso risulta redatto in conformità alla normativa vigente in materia di Lavori Pubblici.

AMMINISTRAZIONI LOCALI

Con nota prot. Z1.2020.0026882 del 30/06/2020 è stato richiesto alle Amministrazioni comunali di Calcinato, Lonato sul Garda e Ponti sul Mincio di esprimere un parere localizzativo sull'opera.

Comune di Calcinato (prot. Z1.2020.0031002 del 19/08/2020):

Il comune si riserva di esprimersi in merito e prescrivere eventuali osservazioni in Conferenza di Servizi del 10/09/2020

Comune di Lonato del Garda (prot. Z1.2020.0031131 del 20/08/2020):

il Comune comunica quanto segue:

- Il Comune di Lonato del Garda è interessato dalla Variante cod. V5 relativa alla "nuova viabilità tra Via Molini e svincolo SS11 originata dal recepimento della prescrizione n. 206 della delibera CIPE 42/2017";
 - Con deliberazione di Consiglio Comunale n. 92 del 30.12.2019 è stata adottata la variante al Piano dei Servizi e al Piano delle Regole del PGT, che recepisce l'opera suddetta;
 - Con deliberazione di Consiglio Comunale n. 25 del 10.07.2020 sono state esaminate le osservazioni pervenute in seguito all'adozione della variante al Piano dei Servizi e al Piano delle Regole del PGT, che recepisce l'opera della variante cod. V5, approvandola definitivamente.
- Alla luce di quanto sopra si comunica pertanto la conformità urbanistica localizzativa dell'opera della "nuova viabilità tra Via Molini e svincolo SS11 originata dal recepimento della prescrizione n. 206 della delibera CIPE 42/2017.

Preso atto delle risposte pervenute dai comuni di Lonato del Garda e Calcinato che non rilevano elementi ostativi alla localizzazione dell'intervento all'interno dei territori comunali, e segnalando che i comuni potranno comunque esprimere eventuali difformità localizzative o criticità progettuali in sede di conferenza di servizi. Visti i pareri pervenuti, **non si hanno rilievi da muovere al progetto proposto e dal punto di vista della localizzazione dell'opera, non vi sono elementi difformi ai criteri e gli indirizzi regionali.**

7. CONCLUSIONI

In considerazione dell'istruttoria svolta, **si ritiene che non sussistano elementi ostativi all'espressione da parte di Regione Lombardia di parere favorevole sui progetti esecutivi delle varianti V2, V5 e V12, con le prescrizioni e le raccomandazioni formulate, sia sotto il profilo tecnico sia sotto il profilo ambientale nonché in relazione alla localizzazione dell'opera**