



Regione Lombardia

Giunta Regionale

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

**Espressione di parere regionale sulle varianti V4 e V15
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 V4 E V15”**

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.

Variante V4

La delibera CIPE n. 42/2017, al punto 3.1. del paragrafo 3 "Altre disposizioni" prevede la progettazione di una soluzione "Quadruplicamento in affiancamento alla linea storica nell'Ambito del nodo di Brescia" finalizzata a dare continuità alla linea AV/AC Brescia-Milano.

Con la **delibera CIPE n. 21 del 21 novembre 2019**, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 63 del 10 marzo 2020, è stato autorizzato il secondo lotto costruttivo dell'intervento della linea ferroviaria AV/AC Brescia-Verona. Il secondo lotto costruttivo comprende anche la revisione del tratto tra la pk 0+042 e la pk 5+200 con un innesto a raso della linea AV/AC sulla linea storica. La soluzione garantisce temporaneamente la funzionalità della linea AV/AC fino alla realizzazione del quadruplicamento in ingresso da est a Brescia.

La variante V4 nel comune di Mazzano riguarda una modifica del posizionamento del fabbricato PJ2 e della cabina Enel MT/BT per l'inserimento del bivio a raso della nuova linea AV/AC sulla linea storica.

Variante V15

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

- n. 180 – "nel comune di Calcinato:
 - o eliminare il cavalcavia di Via Cavour previsto alla PK 100-187
 - o riqualificare la viabilità esistente tra Via Manzoni e Via Cavour, a partire da nuovo sottopasso podereale
 - o realizzare una nuova rotatoria all'incrocio della suddetta viabilità con Via Cavour di dimensioni il più possibile limitate"
- n. 181 – "nel comune di Calcinato, mantenere l'attuale cavalcavia di sovrappasso dell'A4 (posto alla pk 100+514 circa della linea AV), non potendosene prevedere il prolungamento sopra la linea AV per le differenze di quote che non consentirebbero il rispetto delle pendenze, con funzioni di strada podereale e prevedere il collegamento con le aree poste a nord della linea AV attraverso la realizzazione di una nuova viabilità limitrofo all'A4 ed un nuovo sottopasso podereale di dimensioni 5x5 m alla pk 100-157"

La prescrizione accoglie proposte formulate dal comune di Calcinato 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.

Le prescrizioni hanno dato luogo al progetto della variante V15 corrispondente alle prescrizioni n. 180 e 181.

Le varianti V4 e V15 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 effettuata dai componenti del Gruppo di Lavoro interdirezionale regionale per l'esame dei progetti infrastrutturali sui progetti esecutivi depositati, al fine di valutare, l'adeguatezza delle risposte fornite alle prescrizioni del CIPE sul progetto definitivo. In particolare, sono stati acquisiti i seguenti pareri:

- DG Agricoltura, alimentazione e sistemi verdi, UO sviluppo di sistemi forestali, agricoltura di montagna, uso e tutela del suolo agricolo e politiche faunistico-venatorie (S1.2021.0016919)
- DG Infrastrutture, Trasporti e Mobilità Sostenibile, UO Infrastrutture e OOPP, Struttura Rete stradale e OOPP (S1.2021.0016918)
- Ufficio Territoriale Regionale di Brescia (S1.2021.0016944)
- DG Territorio e Protezione civile, UO Urbanistica e assetto del territorio (S1.2021.0016922)
- DG Ambiente e Clima, UO Valutazioni e autorizzazioni ambientali (S1.2021.0016933)

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 3 maggio 2021, Cepav2 per conto del proponente Rete Ferroviaria Italiana s.p.a., ha depositato la documentazione progettuale e ambientale delle varianti V4 e V15 del lotto funzionale Brescia-Verona della tratta Milano-Verona, della linea AV/AC Torino-Venezia, presso i Ministeri delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, della Transizione Ecologica, della Cultura, presso la Regione Lombardia e tutti gli EELL interessati e i soggetti interferiti.

RFI, con nota del 31 maggio 2021, ha convocato la Conferenza di Servizi istruttoria per il giorno 18 giugno 2021 (protocollo S1.2021.0016504 del 01.06.2021).

2. IL PROGETTO DELLE VARIANTI

V4 – in comune di Mazzano – riposizionamento fabbricati tecnologici

V15 – in Comune di Calcinato – nuova viabilità, prescrizioni CIPE n. 180 e 181

Variante V4

Il progetto definitivo prevedeva l'innesto della linea AV/AC sulla linea storica con la realizzazione di un manufatto di scavalco. In questa configurazione i fabbricati tecnologici erano posizionati circa 500 m verso ovest rispetto alla posizione nella variante V4.

La previsione della realizzazione del progetto di quadruplicamento della linea storica in ingresso a Brescia da est ha comportato l'esclusione dell'innesto con manufatto di scavalco, non più compatibile con il quadruplicamento della linea, e l'inserimento nel progetto esecutivo di un innesto a raso che garantirà la funzionalità della linea AV/AC fino al completamento del quadruplicamento. Conseguentemente la posizione dei fabbricati tecnologici è stata ottimizzata rispetto alla nuova configurazione delle linee.

Variante V15

La variante prevede la realizzazione di una nuova viabilità di collegamento nord-sud che comprende:

- una nuova rotatoria all'innesto su via Cavour
- la riqualificazione della viabilità esistente a nord della linea ferroviaria con accessi e collegamenti alle viabilità intersecate
- un sottopasso podere alla linea AV/AC
- una nuova viabilità parallela alla linea AV/AC a sud, nello spazio tra la linea ferroviaria e l'A4, che collega il sottopasso podere con il cavalcavia esistente sulla A4

3. VALUTAZIONE AMBIENTALE DELLE VARIANTI

Le soluzioni delle varianti V4 e V15 riguardano considerazioni e proposte ricomprese nel parere regionale sul progetto di cui alla DGR n. X/3055 del 23.01.2015 con cui si esprimeva parere favorevole con condizioni all'approvazione del progetto definitivo.

Considerando che la deliberazione CIPE n. 42/2017 ha consentito l'approvazione con prescrizioni del progetto definitivo anche ai fini della attestazione della compatibilità ambientale.

Verificato 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 art. 6 comma 9 D.lgs. 152/2006) 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, con relazione complessiva di valutazione della significatività ambientale. Verificato che la significatività ambientale viene determinata come "nulla" per le fasi di cantiere ed esercizio per la variante V4 e "positiva" per le fasi di cantiere e di esercizio per la variante V15, non si rilevano, pertanto, ulteriori 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. (nota inviata il 04/06/2021, protocollo Z1.2021.0025540).

Nessuno dei comuni ha espresso parere in merito alla localizzazione.

Il Comune di Mazzano ha trasmesso a Regione Lombardia per conoscenza, il proprio parere sul merito del progetto (nota in atti regionali prot. S1.2021.0016173). Si prende atto che l'Amministrazione ha espresso parere positivo chiedendo di non precludere la possibile realizzazione di un sottopasso carrabile.

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. 12295 del 16 ottobre 2020) 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: viabilità** -

Non si rilevano criticità o richieste di maggior definizione progettuale, anche in considerazione del fatto che gli interventi non incidono su percorsi viabilistici di rilevanza o interesse regionale, demandando la loro specifica e puntuale validazione agli EELL che prenderanno in carico le opere.

- **Aspetti idraulici** -

Le varianti non interferiscono con il Reticolo Idrico Principale (RIP) di competenza dell'Ufficio territoriale regionale di Brescia. Si precisa che le competenze per territorio possono riguardare AIPO per il Reticolo Idrico Principale (RIP), i Comuni per il Reticolo Idrico Minore (RIM) e il Consorzio di Bonifica Chiese per il Reticolo Idrico di Bonifica (RIB).

- **Aspetti paesaggistici** -

Si osserva che la previsione del nuovo tratto stradale e del sottovia in Comune di Calcinato (variante V15), risulta meno impattante rispetto a quanto indicato in sede di progetto definitivo, che prevedeva la realizzazione di un cavalcavia a scavalco della ferrovia, con ingente consumo di suolo agricolo e interruzione delle partiture poderali. Infatti, il nuovo tracciato rispetta le partiture poderali esistenti e comporta minore consumo di suolo, sviluppandosi in adiacenza alla nuova linea ferroviaria e riducendo l'ampiezza della rotatoria su Via Cavour. Inoltre si rileva che la stessa variante V15 interessa solo marginalmente la fascia di tutela del Fiume Chiese, rendendo trascurabile l'impatto paesaggistico su tale contesto.

- **Agricoltura** -

• variante V4

Il piazzale PJ2 viene spostato verso est di circa 300m e la sua configurazione modificata per integrare il piazzale al servizio della Cabina Mt/Bt. La superficie del nuovo piazzale è pari a circa 2875 mq, contro i previsti 2257 mq. Il piazzale al servizio della Cabina ENEL Mt/Bt è ubicato immediatamente ad ovest di quello del PJ2, leggermente discostato da questo e dalla sede della linea ferroviaria storica. La superficie del piazzale è di circa 560 mq. Il piazzale, nella originaria posizione, sarà comunque realizzato al fine di poter ospitare altri impianti tecnologici finalizzati all'alimentazione della linea ferroviaria. I piazzali di cui sopra sono collegati alla viabilità esistente ad est dei medesimi per mezzo di una strada di accesso avente sviluppo di circa 200 m anziché 270 m e larghezza 6.50 m anziché 7.00 m. Per l'inserimento del piazzale nel territorio è prevista la realizzazione di fasce boscate sia sul lato sud sia sul lato nord al di là della linea ferroviaria. Sul lato ovest sarà, inoltre, realizzata una macchia boscata.

Nell'area interessata dai lavori della variante sono presenti corsi d'acqua interferiti: l'area in questione e la strada di accesso ai fabbricati che qui sorgeranno interferiscono con la Roggia Lana e la relativa fascia di rispetto nel tratto di competenza del Consorzio di Bonifica Chiese, oltre che affiancarsi al tratto di competenza del Comune di Mazzano. L'intervento in progetto interessa un'area classificata come "elementi di secondo livello della Rete Ecologica Regionale (RER)" e come ambiti agricoli strategici del PTCP.

- variante V15

Il Proponente segnala che l'eliminazione del cavalcavia di Via Cavour, la realizzazione del sottovia e dei relativi interventi di adeguamento della viabilità di ricucitura, comportano per il suolo una diminuzione degli impatti sia in fase di realizzazione dell'opera sia in fase di esercizio, considerando che lo spostamento del sottopasso ridurrà le proprietà espropriate. Inoltre, indica che la nuova rotonda può essere considerata come una riconfigurazione e traslazione verso nord di quella già prevista, e che, collocandola in corrispondenza di un incrocio esistente e realizzandola in una dimensione minore, tale opera determinerà una riduzione degli impatti sulla componente suolo. Si evince inoltre che vi saranno allargamenti della viabilità campestre est-ovest.

Come la variante precedente, anche la V15 interferisce direttamente con alcuni corpi idrici (vari rami della Roggia Calcinatella) e attraversa elementi di primo livello della Rete Ecologica Regionale; a livello provinciale, ciò che emerge nel PTCP per le aree interessate è la necessità di meglio tutelare e al contempo arricchire le aree coltivate.

In riferimento alle aree occupate solo temporaneamente per la realizzazione delle opere e ad eccezione di quelle aree per le quali risulti approvato/previsto un nuovo utilizzo, al fine di minimizzare l'impatto, si valuta positivamente la previsione che al termine dei lavori tutte queste aree siano ripristinate nella situazione ante operam con restituzione ad uso agricolo in condizioni agronomiche ottimali.

D'altra parte, però, dall'analisi del Dusaf 6.0, le varianti interessano aree agricole allo stato di fatto, dall'elevato valore agricolo e condotte a seminativi semplici. Tramite l'utilizzo di database regionali (SIARL e SISCO) e dall'analisi dei principali e più estesi mappali interessati dalle procedure espropriative risulta che la maggior parte di essi sono attualmente inseriti in fascicoli aziendali di aziende agricole, ed alcuni risultano essere in affitto sino anche al 31/12/2026.

In sintesi, **si prescrive e si raccomanda** di:

- **Aspetti idraulici** -

Qualora le opere previste dovessero determinare occupazione di corsi d'acqua appartenenti al Reticolo Idrico Principale (RIP) (Fiume Chiese, Torrente Garza), RFI dovrà presentare istanza di Concessione Idraulica a titolo gratuito nell'ambito della Convenzione Grandi Utenti in corso di predisposizione con la DG Territorio e Protezione Civile di Regione Lombardia.

A seguito dello spostamento di corso d'acqua di qualunque natura (RIP, RIM, RIB) si dovrà provvedere entro 3 mesi all'adeguamento catastale dei nuovi tratti in progetto, prevedendone l'accatastamento al Demanio Pubblico dello Stato ramo idrico (C.F. 97905270589). La proposta di accatastamento dovrà essere sottoposta alla verifica dell'autorità idraulica competente per reticolo e successivamente inoltrata all'agenzia del Demanio Direzione Lombardia per la sottoscrizione.

Si ricorda che la tombinatura dei corsi d'acqua è vietata, ai sensi dell'art. 115, comma1 del D.lgs. 3 aprile 2006 n. 152 e s.m.i. e delle Norme di Attuazione del Piano di Tutela ed Uso delle Acqua della Lombardia, se non per limitati tratti di attraversamento stradale per la tutela della pubblica incolumità che va dichiarata.

Si segnala anche il rispetto delle Norme Tecniche di Attuazione del PTUA in particolare degli art. 25 e 26 - CAPO IV – Misure di tutela e recupero delle condizioni di naturalità dei corpi idrici.

- Aspetti paesaggistici -

Considerando che le opere in esame costituiscono varianti migliorative e che non comportano alterazioni con effetti negativi sulle caratteristiche ambientali e paesaggistiche degli ambiti territoriali interessati, si esprime parere favorevole alle seguenti condizioni:

- vengano adottate tutte le misure utili ad un corretto inserimento paesaggistico del progetto in conformità alle "Linee guida per la progettazione paesaggistica delle infrastrutture della mobilità", parte integrante del Piano Paesaggistico (vol. 7)
- vengano utilizzati i principi di ingegneria naturalistica per la sistemazione delle scarpate
- per quanto riguarda i nuovi fabbricati tecnologici, si raccomandano l'utilizzo di materiali e cromatismi coerenti con le tipologie locali tradizionali
- le recinzioni dei nuovi fabbricati tecnologici siano corredate da siepi arbustive al fine di meglio mascherare gli edifici stessi

Si sottolinea inoltre che, nel caso di occupazione di superfici di suolo riferibili ad interesse pubblico o generale ai sensi della DGR n. 1141 del 14 gennaio 2019 "Criteri di individuazione degli interventi pubblici e di interesse pubblico o generale di rilevanza sovracomunale per i quali non trovano applicazione le soglie di riduzione del consumo di suolo (art. 2, comma 4, della l.r. n. 31 del 2014), le stesse superfici non vengono considerate ai fini della verifica e applicazione della soglia di riduzione del consumo di suolo del PGT e considerate ai fini della verifica e monitoraggio del consumo di suolo a livello provinciale e regionale.

- Agricoltura -

Si evidenzia che le misure compensative per le opere della V4 sono localizzate su suolo allo stato attuale agricolo, mentre sarebbe preferibile che queste opere venissero localizzate in aree già degradate o comunque non agricole per non incorrere nel cosiddetto "doppio consumo di suolo agricolo".

Per i terreni agricoli che verranno interessati/interferiti dalle opere in progetto, si richiamano di seguito alcune prescrizioni, 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, 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 ed inoltre si chiede che i previsti interventi progettuali esecutivi risolutivi non causino problematiche alla funzionalità dei corsi d'acqua soprattutto durante la stagione irrigua;
- 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 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) nonché ottenere tutte le eventuali specifiche autorizzazioni che si rendessero necessarie; le essenze arboree e arbustive di nuovo impianto dovranno essere autoctone e rispettare la normativa di settore.

Infine, si fa presente che nella documentazione il consumo di suolo viene definito "trascurabile". 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", 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, da localizzare prioritariamente su aree degradate o impermeabilizzate da restituire allo stato permeabile.

6. LOCALIZZAZIONE DELLE VARIANTI

E' stata effettuata la valutazione delle opere di variante 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 di variante in oggetto, localizzati nei territori comunali di Calcinato e Mazzano 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. 1443 del 24 novembre 2020 (pubblicato di Bollettini Ufficiale di Regione Lombardia serie ordinaria n. 50 del 7 dicembre 2020) dalla quale si evince che sotto il punto di vista della localizzazione non vi sono elementi difforni ai criteri e agli indirizzi regionali.

Vista l'assenza di espressione da parte dei Comuni nei termini richiesti, si rileva che, nel caso in cui le amministrazioni locali rilevassero difformità localizzative e urbanistiche o, eventuali criticità, potranno esprimere il loro parere in sede di Conferenza di Servizi a cui sono state invitate.

Dal punto di vista della localizzazione dell'opera non vi sono elementi difforni ai criteri e 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 V4 e V15, con le prescrizioni e le raccomandazioni formulate, sia sotto il profilo tecnico sia sotto il profilo ambientale nonché in relazione alla localizzazione dell'opera**