



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 V3 e V7  
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 V3 E V7”**

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 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. 185 – “realizzare nel comune di Calcinato, una nuova rotatoria tra Via Berlinguer e Via Stazione a nord dell’attuale accesso”
- n. 199 – “con riferimento al progetto di ricucitura della viabilità nell’area di Via Grezze in comune di Desenzano del Garda: eliminare la rotatoria ed i rami est e ovest di via Bornade mantenendo il collegamento in progetto tra via Bornade e via Grezze, realizzare in sostituzione dell’attuale sottopasso di via Grezze una nuova strada a ovest dell’attuale sedime che sovrappassi la galleria artificiale della linea ferroviaria e scavalchi l’autostrada A4 con un nuovo cavalcavia, adeguare il collegamento tra via Bornade e via Grezza sono in corrispondenza della galleria al fine di salvaguardare le alberature esistenti, realizzare una nuova viabilità dal suddetto punto di attraversamento delle gallerie con innesto a T ad un gruppo di case poste a sud della linea alla pk 112+300”

Entrambe le prescrizioni accolgono proposte formulate rispettivamente dai comuni di Calcinato e Desenzano del Garda 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 due prescrizioni hanno dato luogo ai progetti delle varianti:

- V3 – corrispondente alla prescrizione n. 185
- V7 – corrispondente alla prescrizione n. 199;

le varianti V3 e V7 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 5 maggio 2014, Cepav2 per conto del proponente Rete Ferroviaria Italiana s.p.a., ha depositato la documentazione progettuale e ambientale delle varianti V3 e V7 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 29 maggio 2020, il Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare ha dato comunicazione dell'avvio dell'istruttoria di verifica delle varianti V3 e V7.

Il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, con nota dell'8 giugno 2020, ha convocato la Conferenza di Servizi istruttoria per il giorno 1° luglio 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" e "Repubblica" del 4 giugno 2020.

## **2. IL PROGETTO DELLE VARIANTI**

---

**V3** – in comune di Calcinato – rotatoria Via Stazione-Via Berlinguer, prescrizione CIPE n. 185

**V7** – in Comune di Desenzano del Garda - cavalcaferrovia Via Grezze, prescrizione CIPE n. 199

### **Variante V3**

Il progetto definitivo non comprendeva nessun intervento, la richiesta della rotatoria era stata formulata dal Comune di Calcinato e ripresa anche nel parere regionale.

La funzione della rotatoria è di migliorare la connessione della viabilità locale con la Via della Stazione in cui è presente il cavalcaferrovia di superamento della linea ferroviaria e dell'autostrada.

### **Variante V7**

Nel progetto definitivo era prevista una rotatoria all'incirca sopra l'imbocco lato est della galleria di Lonato a sud del cavalcavia esistente di Via Bornade, su cui si innestava il prolungamento di Via Grezze e da cui si diramavano due collegamenti con le viabilità a sud.

La soluzione oggetto della variante era stata formulata dal Comune di Calcinato e ripresa anche nel parere regionale. La variante prevede la realizzazione di un nuovo cavalcavia che si dirama a nord da Via Grezze sovrappassa l'autostrada e prosegue a sud al di sopra della galleria di Lonato e sostituisce completamente la configurazione del progetto definitivo con la rotatoria.

### 3. VALUTAZIONE AMBIENTALE DELLE VARIANTI

---

L'istruttoria condotta ha portato a verificare che le soluzioni progettuali individuate attuano in maniera conforme le prescrizioni n. 185 e n. 199 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.

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, che hanno condotto ad un giudizio del potenziale impatto (sia per fase di cantiere che di esercizio) **per entrambe le varianti** in argomento complessivamente definito come "trascurabile", **non si rilevano, pertanto, specifici elementi da segnalare per il profilo ambientale.**

### 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.; viste le note dei comuni di Calcinato (in atti regionali prot. Z1.2020.0018056) e quella del comune di Desenzano del Garda (in atti regionali prot. Z1.2020.0018059), 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. Z1.2020.0018056	parere positivo in merito alla localizzazione
Comune di DESENZANO	atti regionali prot. Z1.2020.0018059	parere positivo in merito alla localizzazione

## 5. 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 -

#### **Variante V3**

Il progetto tiene conto della normativa statale nonché di quella regionale specifica per la progettazione delle intersezioni stradali.

Si segnala l'opportunità di valutare un possibile attestamento dei bracci nord e sud maggiormente in asse con il centro della rotatoria al fine di garantire una deflessione maggiore e conseguentemente un miglioramento delle condizioni di sicurezza.

#### **Variante V7**

Il progetto rispetta la normativa statale per la progettazione di nuove infrastrutture stradali.

Si fa osservare che risulta comunque necessario chiarire, per il sottopasso esistente, quale definizione lo stesso venga ad assumere, a cavalcavia realizzato, ovvero se ne sia prevista la riconversione ad uso interpoderale o la sua dismissione (in accordo con il concessionario autostradale della A4 – Brescia Padova) con oneri da assumere dal contraente generale della costruenda linea AV/AC.

Stante gli elementi sopra indicati, non si rilevano criticità o richieste di maggior definizione progettuale da rappresentare, anche considerando che gli interventi non incidono su percorsi viabilistici di rilevanza o interesse regionale, demandando la loro specifica e puntuale validazione da parte degli EELL direttamente interessati che prenderanno in carico le opere suddette.

### - Agricoltura, Terreni agricoli e Consumo del suolo -

#### **Variante V3**

La zona su cui insiste l'intervento è posta al limite dell'urbanizzato e interessa parzialmente terreni agricoli, indicati nel piano espropri come seminativi. I terreni risultano di proprietà di 5 ditte con superfici variabili da pochi mq fino a circa 21.000 mq

#### **Variante V7**

L'opera interessa terreni agricoli a usi differenti (seminativo, vigneto, uliveto) di estensioni variabili fino a circa 92.000 mq e una porzione di 740 mq di bosco ceduo.

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 minare il bilancio economico, anche facendo riferimento ai contenuti del protocollo d'intesa siglato, in ottemperanza alla prescrizione n. 44 della delibera del CIPE, dal Consorzio Cepav2 e dalle OOPP del settore nei mesi di novembre e dicembre 2018.

Per quanto riguarda in generale i terreni agricoli che verranno interessati/interferiti dalle opere in progetto, si richiamano di seguito alcune prescrizioni, contenute nella citata delibera del CIPE, che riguardano la fase esecutiva:

- 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;
- procedere in fase di cantiere in modo da arrecare il minore danno possibile alle attività agricole;
- durante la fase di esecuzione dei lavori garantire la continuità della distribuzione irrigua e quella delle acque di scolo, nonché l'adeguato smaltimento di queste ultime senza arrecare danno alle colture;
- perseguire la ricomposizione fondiaria tra le proprietà frontiste e la rimessa a coltura delle aree intercluse e dei reliquati e la ricostituzione delle superfici vitate;
- contenere il più possibile la frammentazione degli appezzamenti;
- limitare i reliquati non utilizzabili a fini produttivi;
- garantire nel tempo sia la continuità della viabilità podereale, sia l'accesso ai fondi agricoli, prevedendo passaggi di adeguate dimensioni.

Per quanto riguarda le essenze aree arboree/arbustive che verranno eliminate, si dovrà ottemperare ai disposti della DGR 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 (di cui si è già parlato), 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), Piano di Gestione del Rischio Alluvioni P.G.R.A. approvato con d.g.r. 19 giugno 2017, n. X/6738, pubblicata sul B.U.R.L. n. 25 del 21 giugno 2017 e P.A.I..

### **ASPETTI DI COMPATIBILITÀ CON IL PTR**

Con riferimento agli interventi in oggetto, localizzati nei territori comunali di Calcinato e Desenzano del Garda 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.

## **ASPETTI DI COMPATIBILITÀ CON IL PPR**

Gli indirizzi di tutela del PPR sono orientati a evitare i processi di deruralizzazione o sottoutilizzazione provocati da nuove previsioni insediative al fine di evitare lo spreco di territori che per loro natura sono preziosi per l'agricoltura. Attenzione particolare inoltre andrà posta al sistema irriguo nel suo complesso, per il quale è prevista la tutela e il recupero.

Le opere in esame consistono in due interventi puntuali sviluppati a livello di progetto esecutivo, con soluzioni che recepiscono le prescrizioni disposte dal CIPE nella deliberazione 42/2017 di approvazione del progetto definitivo: una rotatoria in Comune di Calcinato (variante V3) per la riqualificazione di un'intersezione esistente e un cavalcavia in Comune di Desenzano del Garda, (variante V7), per la ricucitura della viabilità interferita. Considerate le caratteristiche paesaggistiche dei contesti territoriali, anche se non assoggettati a specifica tutela prevista dal D.Lgs.42/2004 "Codice dei Beni culturali e del Paesaggio", si esprime parere favorevole alle suddette varianti, tuttavia si rileva che dal punto di vista paesaggistico la variante V7, relativa al cavalcavia, risulta di forte impatto visivo in un territorio pianeggiante e caratterizzato da aree agricole con geometrie definite dalle partiture poderali.

Pertanto, per la variante V7, si suggerisce di adottare misure idonee ad un corretto inserimento paesaggistico in conformità alle "Linee guida per la progettazione paesaggistica delle Infrastrutture della mobilità", parte integrante del Piano Paesaggistico Regionale vigente (vol.7).

## **ASPETTI DI COMPATIBILITÀ CON PGRA E PAI**

Sulla base della documentazione prodotta, le due varianti del lotto funzionale Brescia Est-Verona della Tratta AV/AC MI-VR (rotatoria in Comune di Calcinato e cavalcavia in comune di Desenzano del Garda), non interferiscono con vincoli derivanti dalla Pianificazione di Bacino sovraordinata (Piano per l'Assetto Idrogeologico – P.A.I e Piano di Gestione del Rischio Alluvioni – P.G.R.A.).

Non si hanno, rilievi da muovere alle varianti proposte e da tutto quanto sopra esposto si evince che, sotto il punto di vista della **localizzazione dell'opera, non vi sono elementi difformi ai criteri e gli indirizzi regionali ma sussistono punti di attenzione da tenere in considerazione nelle fasi di progettazione, realizzazione degli interventi in progetto.**

## **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 V3 e V7, con le raccomandazioni formulate, sia sotto il profilo tecnico sia sotto il profilo ambientale nonché in relazione alla localizzazione dell'opera**