

Pec Direzione

Da: PROTOCOLLO <protocollo@pec.comune.desenzano.brescia.it>
Inviato: martedì 25 novembre 2014 18:01
A: MIT - Ministero Infrastrutture e trasporti; Ministero Ambiente - tutela Territorio Mare; Ministero Beni Culturali; ITALFERR SPA; REGIONE LOMBARDIA; Provincia di Brescia; RFI SPA; CONSORZIO CEPAV DUE
Oggetto: OSSERVAZIONE AL PROGETTO AV/AC LINEA TORINO VENEZIA TRATTO MILANO VERONA- TRASMISSIONE DELIBERAZIONI C.C. 75/2014 E G.C. 271/2014
Allegati: DOC041.PDF; DOC040.PDF; Osservazioni_TAV_bassariss.pdf

Si trasmette quanto in oggetto.

Una versione ad alta risoluzione delle Osservazioni è scaricabile all'indirizzo:
http://www.comune.desenzano.brescia.it/download/Osservazioni_TAV.pdf

SEGRETERIA GENERALE
COMUNE DI DESENZANO DEL GARDA
TEL 0309994238



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA – 2014 – 0039103 del 26/11/2014





CITTÀ DI DESENZANO DEL GARDA
PROVINCIA DI BRESCIA

VERBALE DI DELIBERAZIONE
DEL CONSIGLIO COMUNALE

COPIA

Del. Nr. 75
Immediatamente Eseguitibile

Oggetto: OSSERVAZIONI AL PROGETTO AV/AC LINEA TORINO/ VENEZIA, TRATTA MILANO-VERONA LOTTO FUNZIONALE BRESCIA-VERONA, DA PRESENTARE AL MINISTERO DELL'INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI, AI SENSI DELL'ART. 166 D.LGS. N. 163/2006- PROVVEDIMENTI IN MERITO.

Adunanza ordinaria di prima convocazione - Seduta pubblica

L'anno duemilaquattordici addì ventiquattro del mese di novembre , con inizio alle ore 19,07 previa l'osservanza di tutte le formalità prescritte dalla vigente legge comunale e provinciale, si è riunito il Consiglio Comunale.

Per la trattazione dell'oggetto di cui sopra si hanno le seguenti presenze:

| | | |
|--------------|-------------------|---|
| PALMERINI | ANDREA ANGELO | P |
| LESO | ROSA | P |
| PAPA | MARIA VITTORIA | P |
| ROSSI | LORENZO | P |
| COLASANTI | SILVIA | P |
| TOSADORI | GUGLIELMO | P |
| ROCCA | MASSIMO | P |
| TERZI | STEFANO | P |
| AVIGO | PAOLA ELEONORA | P |
| GIOVANNONE | CATUSCIA | P |
| BERTAGNA | FRANCESCO | A |
| MALINVERNO | GUIDO | P |
| ABATE | PAOLO | P |
| CAVALIERI | LUIGI | P |
| GIUSTACCHINI | EMANUELE GIUSEPPE | P |
| POLLONI | EMILIO RINO | A |
| SABBADINI | LUISA | P |

Presenti n. 15 Assenti n.2

Assiste l'adunanza l'infrascritto Segretario Generale dott. GIUSEPPE IAPICCA

Essendo legale il numero degli intervenuti, ANDREA ANGELO PALMERINI Presidente assume la presidenza e dichiara aperta la seduta per la trattazione dell'oggetto sopra indicato.



CITTÀ DI DESENZANO DEL GARDA
PROVINCIA DI BRESCIA

Alle ore 19,07 il Presidente procede con l'appello. Sono assenti i consiglieri: Polloni e Bertagna, i presenti risultano essere in n. di 15, per cui la seduta è valida.

Prima di iniziare la trattazione del primo punto all'ordine del giorno, il Presidente chiede ai capigruppo di indicare i nominativi degli scrutatori: la capogruppo consigliere Colasanti, per conto della maggioranza, propone i consiglieri Rocca e Tosadori; il capogruppo Cavalieri, per conto della minoranza, propone il consigliere Sabbadini.

Su invito del Presidente, gli Assessori all'Urbanistica - ing. Maurizio Tira ed alle Opere e Lavori pubblici - prof. Rodolfo Bertoni, illustrano l'argomento all'ordine del giorno;

Apertasi la discussione intervengono i consiglieri: Cavalieri, Sabbadini- che propone un emendamento, Malinverno, Terzi, Colasanti, Papa, Abate e Giovannone, ai quali rispondono gli Assessori relatori;

All'originale del presente verbale viene unita la trascrizione, ad opera di ditta esterna appositamente incaricata, degli interventi registrati dei relatori, del Presidente e dei consiglieri che hanno preso parte al dibattito.

IL CONSIGLIO COMUNALE

PREMESSO CHE:

- sul territorio del Comune di Desenzano del Garda è prevista la realizzazione della linea ferroviaria facente parte della TAV AC/AV Milano - Verona di cui alla delibera del CIPE n.120/2003 del 5.12.2003 - lotto funzionale Brescia-Verona
- in data 15.9.2014 prot.n.26883 è pervenuta al Comune di Desenzano d/G la documentazione trasmessa da CEPAV DUE quale contraente generale AC/AV riguardante il progetto definitivo di cui alla tratta ferroviaria in argomento, quale adempimento prodromico per la successiva convocazione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ai sensi dell'art.14 e succ. della L.7 agosto 1990 n.241, della Conferenza dei Servizi per la valutazione e approvazione del progetto definitivo del lotto funzionale Brescia - Verona (tratta AC/AV Milano - Verona), ai sensi degli artt. 166 e segg. Del D.Lgs.n.,163/2006;
- in data 23.9.2014 prot.n.27835 è pervenuta al Comune di Desenzano d/G, per conoscenza, la copia dell'istanza inviata al Ministero Infrastrutture e Trasporti, Ministero Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Ministero dei Beni e Attività Culturali e del Turismo, da parte di CEPAV DUE per l'avvio della procedura di Verifica dell'Ottemperanza ai sensi degli artt. 166 e 185 D.lgs. 163/2006, relativa al progetto definitivo della suddetta Linea AV/AC Torino-Venezia tratta Milano - Verona - Lotto funzionale Brescia e Verona;
- In data 29.9.2014 prot.n. 28558 è pervenuta al Comune d Desenzano d/G da parte di CEPAV DUE l'istanza per l'avvio della procedura di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell'art. 165, 167 comma 5 e dell'art.183 del D.Lgs.n.163/2006, relativa al progetto definitivo di cui sopra;

CONSIDERATO che il lotto funzionale si iscrive in un più ampio progetto obsoleto e che



CITTÀ DI DESENZANO DEL GARDA
PROVINCIA DI BRESCIA

richiederebbe una nuova valutazione ambientale complessiva che rivaluti le scelte strategiche che hanno motivato il progetto preliminare;

RILEVATO che l'opera in questione produrrà un rilevante impatto ambientale sul territorio comunale, a causa dell'imponenza dell'infrastruttura e dei cantieri che verranno installati per la sua realizzazione, che interesseranno l'intera comunità di Desenzano per circa 7 (sette) anni;

RILEVATO, inoltre, che La stessa opera, oltre a produrre un rilevante impatto ambientale, andrà ad incidere pesantemente sulla viabilità comunale, in particolare a causa delle previste demolizioni e del rifacimento dei sovrappassi che attualmente collegano le parti di territorio comunale site a nord e a sud dell'autostrada Mi-VE, a fianco della quale è prevista la realizzazione della linea ferroviaria predetta e che le aree di cantiere sono prossime all'area archeologica denominata "Lavagnone", costituendo pertanto fonte di potenziale compromissione del sito archeologico stesso;

CONSIDERATO, altresì, che:

- lungo il tracciato e in adiacenza alla stessa sono prescritte numerose demolizioni di edifici agricoli e di civile abitazione, oltre che l'occupazione di rilevanti quantità di aree coltivate con conseguenti significativi danni ai cittadini e imprese direttamente interessate della realizzazione dell'opera in oggetto;
- per consentire all'Amministrazione Comunale di presentare adeguate e motivate osservazioni al progetto di che trattasi, sia in termini di valutazione di impatto ambientale che in merito alle modalità di esecuzione dell'opera e della evidente incidenza negativa riguardo alla viabilità e alle realtà abitative e produttive agricole interessate, è stato dato specifico incarico all'ing. Aldo Vittorio Molinari esperto in materia di trasporti e di pianificazione e progettazione di infrastrutture e servizi per la mobilità dei passeggeri e delle merci;

CONSIDERATO, altresì, che gli elaborati prodotti dall'ing. Molinari in data 21.10.2014 riguardanti le osservazioni alla Valutazione di Impatto Ambientale, sono stati esaminati ed approvati dalla Giunta Comunale con delibera n.254 del 23.10.2014 e inviate in data 27.10.2014 al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e alla Regione Lombardia;

RICORDATO che l'ing. Molinari ha consegnato in data 17.11.2014 gli elaborati riguardanti le osservazioni al progetto, i quali sono stati integrati dall'Amministrazione Comunale e trasmessi alla Regione Lombardia in data 17.11.2014, ultima data utile per l'inserimento delle osservazioni di tutti i Comuni interessati dal progetto TAV nella delibera di recepimento della Giunta Regionale Lombardia;

ATTESO che le predette osservazioni sono altresì state illustrate ai cittadini e alle parti sociali ed economiche nel corso del Consiglio Comunale aperto tenutosi in data 21.11.2014;

CONSIDERATO che, a seguito del dibattito sono state presentate proposte di integrazione, recepite nel testo sottoposto ad approvazione del Consiglio Comunale;

CONSIDERATO, altresì, che il consigliere Sabbadini ha presentato un emendamento, nel testo



CITTÀ DI DESENZANO DEL GARDA
PROVINCIA DI BRESCIA

allegato al presente provvedimento; emendamento che, con voti favorevoli n. 1 (Sabbadini), contrari n. 12 e astenuti n. 2 (Malinverno e Abate), espressi in forma palese da n. 15 consiglieri presenti e proclamati dal Presidente, non è stato approvato;

RITENUTO di condividere e fare proprio il contenuto delle osservazioni sopra richiamate così significando la volontà del Consiglio Comunale di ottenere per l'opera in oggetto i miglioramenti contenuti nelle precitate osservazioni, ritenuti indispensabili per un seppur parziale attenuamento dell'impatto che la realizzazione dell'opera produrrà sull'ambiente, sulla cittadinanza e sulle parti sociali ed economiche;

VISTI gli allegati pareri:

- favorevole sotto il profilo della regolarità tecnica, da parte del dirigente dell'Area Servizi al Territorio - arch. Mario Spagnoli;
- non espresso sotto il profilo della regolarità contabile, da parte della dirigente dell'Area Servizi Finanziari - dott.ssa Loretta Bettari, dando atto che la proposta non comporta impegno di spesa o diminuzione di entrata;

ai sensi dell'art. 49 del D.Lgs. n. 26/2000, modificato dalla L. 213/2012;

VISTO l'art. 42, comma 2, lett. b) del D. Lgs. 18/8/2000 n° 267;

VISTO il capo II dello Statuto Comunale;

IL PRESIDENTE

pone in votazione il testo della deliberazione e delle osservazioni con le modifiche recepite durante il dibattito;

IL CONSIGLIO COMUNALE

CON VOTI favorevoli n.14 ed astenuto n. 1 (Sabbadini) , espressi in forma palese da n. 15 consiglieri presenti e proclamati dal Presidente;

D E L I B E R A

1. di condividere e far proprio il contenuto delle osservazioni alle procedure di valutazione di impatto ambientale approvate con deliberazione della Giunta Comunale n.254/2014;
2. di approvare le osservazioni presentate in data 17.11.2014 alla Regione Lombardia, come integrate in data odierna nel corso della seduta, non materialmente allegate, di cui copia in originale sarà depositata presso l'Ufficio Opere e Lavori Pubblici, sottoscritta dal Presidente del Consiglio Comunale e dal Segretario Comunale per garantirne l'autenticità;
3. di trasmettere copia della presente deliberazione al Ministero delle Infrastrutture e dei



CITTÀ DI DESENZANO DEL GARDA
PROVINCIA DI BRESCIA

Trasporti, agli Enti Ministeriali indicati nella nota prot. 30876 del 17/10/2014, alle Province di Brescia, Mantova e Verona e alle Regioni Lombardia e Veneto, unitamente alle osservazioni approvate in data odierna;

4. di dare il più ampio mandato al Sindaco, quale legale rappresentante del Comune di Desenzano d/G, ad adottare le misure che saranno opportune affinché siano fatte valere le ragioni poste a base delle richiamate osservazioni;

QUINDI,

IL CONSIGLIO COMUNALE

AI SENSI dell'art. 134, comma 4, del D.Lgs. n. 267/2000;

CON VOTI favorevoli n.14 ed astenuto n. 1 (Sabbadini), espressi in forma palese da n. 15 consiglieri presenti e proclamati dal Presidente;

DICHIARA

il presente provvedimento immediatamente eseguibile, stante l'urgenza di darvi attuazione.



CITTÀ DI DESENZANO DEL GARDA
PROVINCIA DI BRESCIA

PROPOSTA DI DELIBERAZIONE DI GIUNTA COMUNALE
N. 57163 del 06/11/2014

SETTORE PROPONENTE: Opere e Lavori Pubblici

OGGETTO: APPROVAZIONE DELLA RELAZIONE TECNICA E DELLE OSSERVAZIONI RELATIVE ALLA VERIFICA DI OTTEMPERANZA RIGUARDANTE IL PROGETTO DEFINITIVO LINEA AV/AC TORINO VENEZIA, TRATTA MILANO-VERONA, LOTTO FUNZIONALE BRESCIA-VERONA. ARTT.166 E185 D.LGS.N.163/2006

PARERI copia

dei responsabili dei servizi ai sensi dell'art.49 del d.lgs.18.08.2000 n.267

In ordine alla REGOLARITA' TECNICA il sottoscritto responsabile del servizio:

Esprime parere PARERE FAVOREVOLE

Non esprime parere, trattandosi di mero atto di indirizzo

Data:

IL Responsabile del servizio
F.to:MARIO SPAGNOLI

10-11-2014

In ordine alla REGOLARITA' CONTABILE il sottoscritto responsabile dei servizi finanziari:

Esprime parere favorevole. La spesa trova copertura come di seguito indicato:

| Importo | Capitolo. | Impegno |
|---------|-----------|---------|
| | | |
| | | |

Esprime parere contrario (motivare)

Non esprime parere in quanto:

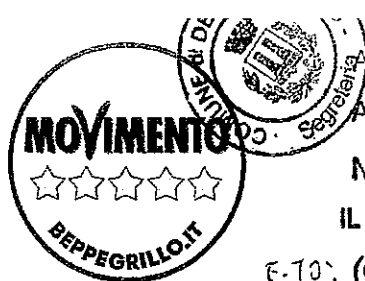
X la proposta non comporta impegno di spesa o diminuzione di entrata

l'impegno di spesa sarà assunto con successivo atto del responsabile del servizio

Data:

IL Responsabile del servizio
F.to:LORETTA BETTARI

24-11-2014



ALLEGATO N. 1

ALLA DELIBERA DEL C.C.

N. 75 DEL 24-11-2014

IL SEGRETARIO GENERALE

F.70: (dr. Giuseppe Iapicca)

MOVIMENTO CINQUE STELLE

COMUNE DI DESENZANO DEL GARDA

Consigliere Comunale LUISA SABBADINI

Al Presidente del Consiglio Comunale
Avv. Andrea Palmerini

Ill.mo Sindaco
Dott.ssa Rosa Leso

La sottoscritta Luisa Sabbadini in qualità di consigliere del M5S, ai sensi dell'art. 18, comma 5 del Regolamento del Consiglio Comunale, dell'art. 17, comma 3 del Regolamento del Consiglio Comunale, viste le "Osservazioni preliminari generali e particolari al progetto AV/AC per la conferenza dei servizi" propone il seguente:

EMENDAMENTO:

Al punto 5.2 (Indirizzi per una nuova impostazione del progetto) eliminare integralmente i paragrafi: Scenari di medio termine e Scenari di lungo termine, lasciando come unica indicazione il primo punto (Scenari di breve termine).

MOTIVAZIONE DELLA PROPOSTA DI EMENDAMENTO E EVENTUALI OSSERVAZIONI:

Condividendo le perplessità espresse dall'Ass.re Tira relativamente a questo progetto e l'auspicio espresso in merito alla necessità di rifare la VIA, ormai datata e non più rispondente alle mutate condizioni ambientali generali.

Preso atto che tali perplessità sono state ripetutamente confermate ed evidenziate attraverso le osservazioni preliminari presentate durante la discussione del Consiglio Comunale aperto del 21.11.2014.

Riteniamo doveroso e opportuno in questa fase concentrare l'attenzione unicamente sulla necessità di interrompere il procedimento in corso per la realizzazione di questa inutile opera, destinando i capitali disponibili unicamente al miglioramento e valorizzazione delle linee esistenti, riservando per il futuro qualsiasi valutazione o considerazione relativa a possibili interventi integrativi o complementari, da valutare in relazione alla effettiva evoluzione negli anni del traffico sulla rete.

Desenzano del Garda, 24/11/2014



Consigliere Movimento 5 Stelle Desenzano del Garda Luisa Sabbadini

Ufficio Stampa M5S

Il Consigliere Comunale
Luisa Sabbadini



CITTÀ DI DESENZANO DEL GARDA
PROVINCIA DI BRESCIA

Letto, confermato e sottoscritto.

IL PRESIDENTE
F.to Andrea Angelo Palmerini

IL SEGRETARIO GENERALE
F.to dott. Giuseppe Iapicca

RELAZIONE DI PUBBLICAZIONE
(Art.124 D.Lgs. n. 267 del 18/08/2000 T.U.E.L)

Si certifica che la presente deliberazione viene pubblicata in copia all'Albo Pretorio on-line il 25-11-2014 per rimanervi 15 giorni consecutivi.

Li, 25-11-2014

IL RESPONSABILE
F.to Liliana Bugna

ESECUTIVITA'

La presente deliberazione è esecutiva dal 20-12-2014 ai sensi dell'art.134, comma 3, D.Lgs. n.267 del 18/08/2000 T.U.E.L., essendo trascorsi 10 gg. dall'ultimo giorno di pubblicazione.

li, 20-12-2014

IL RESPONSABILE
F.to Liliana Bugna

COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE.

li, 25/11/2014



IL DIPENDENTE INCARICATO
Liliana Bugna



CITTÀ DI DESENZANO DEL GARDA
PROVINCIA DI BRESCIA

VERBALE DI DELIBERAZIONE
DELLA GIUNTA COMUNALE

COPIA

Del. Nr. 271
Immediatamente Eseguitibile

Oggetto:

OSSERVAZIONI AL PROGETTO AV/AC LINEA TORINO/ VENEZIA, TRATTA MILANO-VERONA LOTTO FUNZIONALE BRESCIA-VERONA, DA PRESENTARE AL MINISTERO DELL'INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI, AI SENSI DELL'ART. 166 D.LGS. N. 163/2006-PROVVEDIMENTI IN MERITO.

L'anno duemilaquattordici il giorno ventiquattro del mese di novembre alle ore 23.55 nella sala delle adunanze si è riunita la Giunta Comunale, con l'intervento dei signori:

| | | |
|--------------------|--------------|----------|
| ROSA LESO | Sindaco | Presente |
| RODOLFO BERTONI | Vice Sindaco | Presente |
| MAURIZIO MAFFI | Assessore | Presente |
| ANTONELLA SOCCINI | Assessore | Presente |
| VALENTINO RIGHETTI | Assessore | Presente |
| MAURIZIO TIRA | Assessore | Presente |

Presenti n. **6** Assenti n. **0**

Partecipa il Segretario Generale dott. GIUSEPPE IAPICCA

Verificato che i membri intervenuti sono in numero legale, il **Sindaco, ROSA LESO**, assume la presidenza ed invita l'adunanza a deliberare sull'oggetto sopraindicato.



CITTÀ DI DESENZANO DEL GARDA
PROVINCIA DI BRESCIA

Relazione all'Assessore all'Urbanistica e Territorio - Ing. Maruizio Tira.

LA GIUNTA COMUNALE

PREMESSO CHE:

- sul territorio del Comune di Desenzano del Garda è prevista la realizzazione della linea ferroviaria facente parte della TAV AC/AV Milano - Verona di cui alla delibera del CIPE n.120/2003 del 5.12.2003 - lotto funzionale Brescia-Verona
- in data 15.9.2014 prot.n.26883 è pervenuta al Comune di Desenzano d/G la documentazione trasmessa da CEPAV DUE quale contraente generale AC/AV riguardante il progetto definitivo di cui alla tratta ferroviaria in argomento, quale adempimento prodromico per la successiva convocazione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ai sensi dell'art.14 e succ. della L.7 agosto 1990 n.241, della Conferenza dei Servizi per la valutazione e approvazione del progetto definitivo del lotto funzionale Brescia - Verona (tratta AC/AV Milano - Verona), ai sensi degli artt. 166 e segg. Del D.Lgs.n.,163/2006;
- in data 23.9.2014 prot.n.27835 è pervenuta al Comune di Desenzano d/G, per conoscenza, la copia dell'istanza inviata al Ministero Infrastrutture e Trasporti, Ministero Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Ministero dei Beni e Attività Culturali e del Turismo, da parte di CEPAV DUE per l'avvio della procedura di Verifica dell'Ottemperanza ai sensi degli artt. 166 e 185 D.lgs. 163/2006, relativa al progetto definitivo della suddetta Linea AV/AC Torino-Venezia tratta Milano - Verona - Lotto funzionale Brescia e Verona;
- In data 29.9.2014 prot.n. 28558 è pervenuta al Comune di Desenzano d/G da parte di CEPAV DUE l'istanza per l'avvio della procedura di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell'art. 165, 167 comma 5 e dell'art.183 del D.Lgs.n.163/2006, relativa al progetto definitivo di cui sopra;

RICHIAMATA la deliberazione del Consiglio Comunale n. 75 del 24/11/2014, con la quale sono stati assunti provvedimenti in merito alle osservazioni al progetto AV/AC linea Torino-Venezia, tratta Milano-Verona lotto funzionale Brescia-Verona da presentare al Ministero dell'Infrastrutture e dei Trasporti, ai sensi dell'art. 166 D.Lgs n. 163/2006;

VISTI gli allegati pareri:

- favorevole sotto il profilo della regolarità tecnica, espresso da parte del dirigente dell'Area Servizi al Territorio - arch. Mario Spagnoli;
- non espresso sotto il profilo della regolarità contabile, da parte della dirigente dell'Area Servizi Finanziari - dott.ssa Loretta Bettari, in quanto la proposta non comporta impegno di spesa o diminuzione di entrata;

ai sensi dell'art. 49 del D. Lgs. 18.08.2000, n. 267, come modificato dalla L. 213/2012;

VISTO l'art. 48 del D.Lgs 18.08.2000 n.267;

VISTO il Capo III dello Statuto Comunale;



CITTÀ DI DESENZANO DEL GARDA
PROVINCIA DI BRESCIA

CON VOTI favorevoli unanimi, espressi ai sensi di legge;

DELIBERA

1. di approvare le osservazioni di cui alla deliberazione del Consiglio Comunale n. 75 del 24/11/2014, dichiarata immediatamente eseguibile, depositate presso l'Ufficio Opere e Lavori Pubblici, sottoscritte dal Sindaco e dal Segretario Generale per garantirne l'autenticità;
2. di trasmettere copia della presente deliberazione al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, agli Enti Ministeriali indicati nella nota prot. 30876 del 17/10/2014, alle Province di Brescia, Mantova e Verona e alle Regioni Lombardia e Veneto;
3. di dare il più ampio mandato al Sindaco, quale legale rappresentante del Comune di Desenzano d/G, ad adottare le misure che saranno opportune affinché siano fatte valere le ragioni poste a base delle richiamate osservazioni;
4. di dichiarare il presente provvedimento, con separata ed unanime votazione, immediatamente eseguibile, stante l'urgenza di darvi attuazione.



CITTÀ DI DESENZANO DEL GARDA
PROVINCIA DI BRESCIA

PROPOSTA DI DELIBERAZIONE DI GIUNTA COMUNALE
N. 57281 del 25/11/2014

SETTORE PROPONENTE: AREA SERVIZI AMMINISTRATIVI

OGGETTO: OSSERVAZIONI AL PROGETTO AV/AC LINEA TORINO/ VENEZIA,
TRATTA MILANO-VERONA LOTTO FUNZIONALE BRESCIA-VERONA, DA PRESENTARE AL
MINISTERO DELL'INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI, AI SENSI DELL'ART. 166 D.LGS. N.
163/2006- PROVVEDIMENTI IN MERITO.

PARERI copia

dei responsabili dei servizi ai sensi dell'art.49 del d.lgs.18.08.2000 n.267

In ordine alla REGOLARITA' TECNICA il sottoscritto responsabile del servizio:

Esprime parere **PARERE FAVOREVOLE**

Non esprime parere, trattandosi di mero atto di indirizzo

Data:

24-11-2014

IL Responsabile del servizio
f.to: MARIO SPAGNOLI

In ordine alla REGOLARITA' CONTABILE il sottoscritto responsabile dei servizi finanziari:

Esprime parere favorevole. La spesa trova copertura come di seguito indicato:

| Importo | Capitolo. | Impegno |
|---------|-----------|---------|
| | | |
| | | |

Esprime parere contrario (motivare)

Non esprime parere in quanto:

X la proposta non comporta impegno di spesa o diminuzione di entrata

l'impegno di spesa sarà assunto con successivo atto del responsabile del servizio

Data:

24-11-2014

IL Responsabile del servizio
F.to: LORETTA BETTARI



CITTÀ DI DESENZANO DEL GARDA
PROVINCIA DI BRESCIA

Letto, confermato e sottoscritto.

IL SINDACO
F.to Rosa Leso

IL SEGRETARIO GENERALE
F.to dott. Giuseppe Iapicca

RELAZIONE DI PUBBLICAZIONE

Si certifica che la presente deliberazione ai sensi dell'art. 124 del D.Lgs. n. 267/2000 viene pubblicata in copia all'Albo Pretorio on-line il 25-11-2014 per rimanervi 15 giorni consecutivi, e contestualmente ai sensi dell'art. 125 del D.Lgs. n.267/2000 comunicata in elenco, ai Capigruppo Consiliari.

li, 25-11-2014

IL RESPONSABILE
F.to Liliana Bugna

ESECUTIVITA'

La presente deliberazione è esecutiva dal 20-12-2014 ai sensi dell'art.134, comma 3, D.Lgs. n.267 del 18.08.2000 T.U.E.L., essendo trascorsi 10 gg. dall'ultimo giorno di pubblicazione.

li, 20-12-2014

IL RESPONSABILE
F.to Liliana Bugna

COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE

li, 25/11/2014



IL DIPENDENTE INCARICATO
Liliana Bugna



CITTÀ DI DESENZANO DEL GARDA
PROVINCIA DI BRESCIA

Area Servizi al Territorio

Settore Opere e Lavori Pubblici

Tel. 030.9994264 – fax 030.9143700

lavoripubblici@comune.desenzano.brescia.it

protocollo@pec.comune.desenzano.brescia.it

Prot. n. 2-emergenza /6.5

li, 25/11/2014

Oggetto: DELIBERAZIONI DEL C.C. N. 75 DEL 24/11/2014 E DELLA G.C. N. 271 DEL 24/11/2014. OSSERVAZIONI AL PROGETTO A.V. / A.C. LINEA TORINO VENEZIA TRATTO MILANO VERONA -LOTTO FUNZIONALE BRESCIA VERONA DA PRESENTARE AL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI, AI SENSI DELL'ART. 166 D.lgs n. 163/2006. PROVVEDIMENTI IN MERITO.

(Rif. lettera CEPAV DUE prot. E2/L-04384/14 del 11/09/2014 pervenuta al Comune di Desenzano del Garda con prot. n. 26883 del 15/09/2014)

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Struttura Tecnica di Missione

Via Nomentana, 2

00161 Roma

stm@pec.mit.gov.it

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA
DEL TERRITORIO E DEL MARE

Direzione Generale per le valutazioni ambientali

Divisione II – Sistemi di Valutazione Ambientale

Via Cristoforo Colombo 11 00147 Roma

dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it



CITTÀ DI DESENZANO DEL GARDA
PROVINCIA DI BRESCIA

Italferr Spa

Via Torcello, 2

20126 Milano

italferr@legalmail.it

MINISTERO DEI BENI E DELLE ATTIVITÀ CULTURALI E
DEL TURISMO- DIREZIONE GENERALE PER IL
PAESAGGIO, LA BELLE ARTI, L'ARCHITETTURA E
L'ARTE CONTEMPORANEE.

SERVIZIO IV TUTELA E QUALITÀ DEL PAESAGGIO

Via di San Michele ,22

00153 ROMA

mbac-udcm@mailcert.beniculturali.it

Regione Lombardia

Piazza Città di Lombardia, 1

20124 Milano

presidenza@pec.regione.lombardia.it

Provincia di Brescia

Piazza Paolo VI,29

25100 Brescia

protocollo@pec.provincia.bs.it



CITTÀ DI DESENZANO DEL GARDA
PROVINCIA DI BRESCIA

RFI Spa

Direzione Programmi Investimenti AV/AC

Piazza della Croce Rossa, 1

00161 Roma

segreteriaacda@pec.rfi.it

Consorzio Cepav Due

Viale de Gasperi, 16

20097 San Donato Milanese

consorziocepavdue@pec.eni.it

MINISTERO DEI BENI E DELLE ATTIVITA' CULTURALI E

DEL TURISMO – Direzione regionale per i beni culturali e

paesaggistici della Lombardia

Palazzo Litta

Corso Magenta , 24

20123 MILANO

MINISTERO DEI BENI E DELLE ATTIVITA'

CULTURALI E DEL TURISMO – Direzione regionale

per i beni culturali e paesaggistici del Veneto

Cà Michiel dalle Colonne

Calle del Duca, Cannareggio, 4314

30121 Venezia.



CITTÀ DI DESENZANO DEL GARDA
PROVINCIA DI BRESCIA

MINISTERO DEI BENI E DELLE ATTIVITA'
CULTURALI E DEL TURISMO

Soprintendenza per i Beni Archeologici della
Lombardia

mbac-sba-lom@mailcert.beniculturali.it

SOPRINTENDENZA PER I BENI ARCHITETTONICI
E PAESAGGISTICI PER LE PROVINCIE DI
BRESCIA, CREMONA E MANTOVA.

Via Gezio Calini, 26

25121 Brescia

SOPRINTENDENZA PER I BENI ARCHITETTONICI E
PAESAGGISTICI PER LE PROVINCIE
DI VERONA, ROVIGO E VICENZA.

Piazza S. Fermo,3

37121 VERONA

MINISTERO DEI BENI E DELLE ATTIVITA'
CULTURALI E DEL TURISMO

Soprintendenza per i Beni Archeologici del Veneto



CITTÀ DI DESENZANO DEL GARDA
PROVINCIA DI BRESCIA

Nucleo operativo di Verona

Via Dogana 4

37121 Verona

REGIONE VENETO- PRESIDENZA

Palazzo Balbi-Dorsoduro, 3901

30123 Venezia

PROVINCIA DI VERONA- Presidenza

Via Santa Maria Antica,1

37121 Verona

PROVINCIA DI MANTOVA

Via Don Maurizio Maraglio, 4

46100 Mantova

MINISTERO DELLA DIFESA –

COMANDO LOGISTICO DELL'ESERCITO

Ufficio movimento e trasporti

Viale Casto Pretorio,123

00158 Roma

La sottoscritta Rosa Leso in qualità di legale rappresentante del Comune di Desenzano del Garda, con la presente trasmette quale formale osservazione ai sensi dell' art. 166 e seg. del D.lgs. n. 163/2006 copia della deliberazione del Consiglio Comunale n.75 del 24/11/2014 e della



CITTÀ DI DESENZANO DEL GARDA
PROVINCIA DI BRESCIA

deliberazione della Giunta Comunale n. 271 del 24/11/2014, di approvazione delle osservazioni al progetto definitivo in oggetto comprensive dei relativi documenti tecnici.

Le osservazioni come sopra espresse, si hanno qui per riportate ai fini della procedura in oggetto.

Distinti saluti.

IL SINDACO

Rosa Leso
Rosaleso

Allegati:

- Osservazioni generali e particolari al progetto AV/AC.

17 Novembre 2014

**INFRASTRUTTURE FERROVIARIE STRATEGICHE DEFINITE DALLA LEGGE OBIETTIVO N. 443/01
PROGETTO LINEA AV/AC TORINO – VENEZIA, TRATTA MILANO – VERONA
LOTTO FUNZIONALE BRESCIA – VERONA**

**OSSERVAZIONI PRELIMINARI GENERALI E PARTICOLARI
AL PROGETTO AV/AC
PER LA CONFERENZA DEI SERVIZI**



APPROVATO DAL C.C. CON ATTO
N.75.... DEL24/11/2014

IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO COMUNALE
Andrea Palmerini

IL SEGRETARIO GENERALE
Giuseppe Iapicci

INDICE

1. **PREMESSA: OSSERVAZIONI GENERALI**
2. **RIFERIMENTI**
 - 2.1 Documenti esaminati
 - 2.2 Schema delle linee ferroviarie
3. **IL PROGRAMMA DI ESERCIZIO DELLA LINEA AV/AC**
 - 3.1 Breve descrizione delle scelte progettuali
 - 3.2 Traffico attuale e previsto
 - 3.3 Tempi di viaggio con l'AV/AC
4. **ANALISI CRITICA DEL MODELLO DI ESERCIZIO AV/AC**
5. **PROPOSTA ALTERNATIVA**
 - 5.1 Criteri generali
 - 5.2 Indirizzi per una nuova impostazione del progetto

6. **PREMESSA: OSSERVAZIONI PARTICOLARI**
7. **DOCUMENTI DI RIFERIMENTO**
8. **IL PROGETTO PRELIMINARE: SINTESI ED OSSERVAZIONI FORMULATE**
 - 8.1 Breve descrizione delle scelte progettuali
 - 8.2 Osservazioni del Comune di Desenzano del Garda e di Lonato al Progetto Preliminare (PPre)
9. **SINTESI DEL PROGETTO DEFINITIVO DELLA LINEA PER LA TRATTA DI INTERESSE DEL COMUNE DI DESENZANO DEL GARDA**
 - 9.1 Descrizione sintetica del Progetto Definitivo (PDef)
 - 9.1.1 Linea
 - 9.1.2 Principali opere nella tratta AV/AC di Desenzano del Garda
 - 9.2 Rete stradale secondo il Progetto Definitivo
 - 9.3 Confronto del progetto della linea nel PPre e nel PDef
 - 9.4 Confronto del progetto del cavalcavia /cavalcaferrovia nel PPre e nel PDef
 - 9.5 Confronto del progetto delle gallerie
10. **OSSERVAZIONI ALLA PROPOSTA PROGETTUALE CEPAV DUE**
 - 10.1 Linea AV/AC e interferenze con la viabilità
 - 10.2 Rete stradale
 - 10.3 Cantierizzazione

1 – PREMESSA: OSSERVAZIONI GENERALI

La presente osservazione di carattere generale è espressa al **“Progetto Definitivo del Lotto Funzionale Brescia – Verona”** ai fini della procedura per la Conferenza dei Servizi - Lotto Funzionale Brescia - Verona, avendo presente le variazioni apportate in sede di Progetto Definitivo trasmesso agli Enti in data 11.09.2014 rispetto al Progetto Preliminare approvato dal Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) con la Deliberazione N° 120/2003 del 05.12.2003 pubblicata sulla G.U.R.I. N° 132 del 8 giugno 2004 avente per oggetto **“Primo Programma delle Opere Strategiche (Legge n. 443/2001) – Linea AV/AC Milano – Verona”**.

Le variazioni al Progetto Preliminare sono state riconosciute dallo stesso Consorzio Cepav Due come da lettera del 25.09.2014, emittente E2/L-04617/14.

La presente osservazione si basa in specifico:

- sull'analisi del programma di esercizio del sistema **“linea AV/AC e linea storica”** programma che costituisce l'input fondamentale per il progetto delle infrastrutture;
- sull'esame delle previsioni di traffico formulate per la linea AV/AC nel lontano 2007, previsioni, a loro volta, essenziali per il dimensionamento della capacità del sistema;

il tutto in funzione della possibilità di una rivisitazione complessiva del cronoprogramma realizzativo e, soprattutto, delle modalità evolutive dell'offerta di trasporto ferroviario sulla tratta Brescia – Verona.

2 – RIFERIMENTI

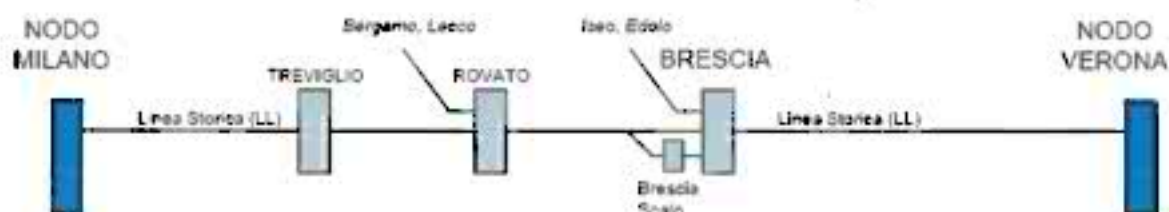
2.1 Documenti esaminati

La Documentazione analizzata per la predisposizione della prima parte è la seguente (principali documenti esaminati del Progetto Definitivo):

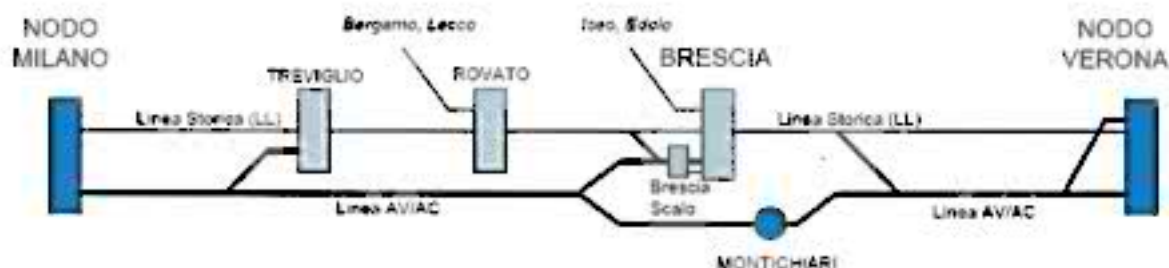
- IN0500DE2RGMD00000021, Relazione Generale di Tratta;
- IN0500DE2RGIF 00010031, Relazione del Progettista;
- IN1111D16RGES0001001A, Relazione Tecnica di Esercizio;
- IN0500DE2P3MD00000010, Corografia generale lotti funzionali e lotti funzionali;
- IN0500DE2PXIF00000010, Piano schematico di linea;
- IN0500DE2M3IF00010011, Quadro d'unione Planimetrie Tav.1;
- IN0500DE2M3IF00010021, Quadro d'unione Planimetrie Tav.2;
- IN0500DE2M3IF00010031, Quadro d'unione Planimetrie Tav.3;
- IN0500DE2P5IF00010191, Planimetria Generale da km 108+630 a km 113+120;
- IN0500DE2P5IF00010201, Planimetria Generale da km 113+120 a km 117+620;
- IN0500DE2P5IF00010211, Planimetria Generale da km 117+620 a km 122+100;
- IN0500DE2C4IF00010100, Corografia Generale Tavola 10 da km 105+000.000 a km 114+000.000;
- IN0500DE2C4IF00010110, Corografia Generale Tavola 10 da km 114+000.000 a km 122+000.000;
- IN0500DE2RGSA00001031, S.I.A. Cantierizzazione Studio di Impatto Ambientale – Relazione;
- IN0500DE2RGSA00001041, S.I.A. Cantierizzazione Sintesi non Tecnica – Relazione;
- IN0500DE2RGCA00000010, Relazione generale dei flussi di transito;
- RFI, Fascicolo di Linea n. 46;
- RFI, "Migration Strategy in Italy. National Plan develop and implement ERTMS for the railway infrastructure";
- ALPINFO, Dipartimento Federale Svizzero dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni - DATEC, anni vari.

2.2 Schema delle linee ferroviarie

Schema della linea attuale Milano - Verona



Schema del progetto AV/AC, tratta Milano - Verona



3 – IL PROGRAMMA DI ESERCIZIO DELLA LINEA AV/AC

3.1 Breve descrizione delle scelte progettuali

Il progetto ALTA VELOCITA' / ALTA CAPACITA' (AV/AC) tratta Milano – Verona, Lotto funzionale Brescia – Verona, si caratterizza per l'adozione delle specifiche di base proprie del sistema AV/AC in Italia.

L'esercizio ferroviario, in particolare, è definito "MISTO" (treni viaggiatori + treni merci) con tipologia di circolazione "OMOTACHICA A FASCE ORARIE"¹; la velocità massima di tracciato della linea è di 250 – 300 km/h; gli standard del tracciato piano-altimetrico (ad esempio, raggi minimi di curvatura di 5.450 m oppure i raccordi verticali in condizioni normali pari a 16.100 ÷ 70.000 m oppure la pendenza longitudinale massima della linea pari al 15 per mille) derivano da tale campo di prestazioni e dalla conseguente necessità di assicurare l'adeguato comfort di viaggio e sicurezza alle persone.

L'esame del programma di esercizio previsto per la tratta AV/AC Brescia – Verona è stato basato sulla "Relazione tecnica di esercizio", riferimento IN1111D16RGES0001001A, emissione 21 settembre 2007.

Dal 2007, non risultano essere stati fatti aggiornamenti alle ipotesi di esercizio formulate in tale documento per cui le considerazioni ed i commenti seguenti sono basate sulla "situazione attuale" associabile al traffico ferroviario di tale anno (o meglio, al giorno medio feriale del mese di maggio) e sulla situazione di progetto.

Come affermato nella Relazione Generale di Tratta, doc. IN0500DE2RGMD00000021, il modello di esercizio per la linea AV/AC tratta Milano – Verona, riflette il contenuto del documento prodotto dal Ministero dei Trasporti nell'anno 1999, fatto proprio dalla Commissione Interministeriale per la linea Torino – Venezia.

Il Ministero dei trasporti e della navigazione, in collaborazione con FS e TAV, aveva elaborato uno specifico studio di analisi della domanda viaggiatori e merci, basato sul modello di simulazione SIMPT (Sistema Informativo per il Monitoraggio e la Pianificazione dei Trasporti).

Lo Scenario di previsione fu riferito all'anno 2010.

Le ipotesi formulate in sede di SIMPT sono di seguito precisate per le due componenti di traffico:

- Ipotesi di modello di esercizio viaggiatori: articolato in Servizi a Lunga Percorrenza (LP) con treni tipo IC/EC non stop oppure con fermate intermedie, espressi notturni; Servizio Locale: Intercity, Servizio Ferroviario Regionale (SFR) e Servizio ferroviario metropolitano /comprensoriale.
- Ipotesi di modello di esercizio merci: alla nuova linea sono destinati i treni merci intermodali di lunga percorrenza con velocità fino a 120 – 140 km/h.

3.2 Traffico attuale e previsto

La situazione del traffico nel giorno medio feriale del mese di maggio (anno 2007) per la linea storica Brescia – Verona mostra una circolazione totale giornaliera pari a 158 treni di cui 68 merci (pari al 43%), 52 treni di lunga percorrenza (33%) e 38 regionali (24%).

¹ Ossia velocità uguale dei treni circolanti entro intervalli di tempo predefiniti. Un esempio estremo di campo di velocità "omotachica" è la metropolitana nella quale tutti i treni viaggiano alla medesima velocità, ottimizzando la capacità del sistema di trasporto.

Con l'ipotesi di capacità attribuibile ad una linea a doppio binario pari a 250 treni /giorno, il grado di impegno risultava quindi del 63,2% all'anno 2007².

Lo "scenario a regime" (linea storica + linea AV/AC), secondo il programma di esercizio indicato dalla Relazione Tecnica di Esercizio, prefigura una circolazione totale pari a 338 treni/giorno in totale, di cui 178 treni merci pari al 52,7%, 84 treni a lunga percorrenza pari al 24,8% e 76 regionali pari al 22,5%.

Sulla tratta storica, sempre nello scenario a regime, sono previsti 138 treni/giorno (Lunga Percorrenza: 6 treni; Regionali: 76 treni; Merci: 56 treni) ossia circolazioni inferiori a quelle indicate per la "situazione attuale": di questi, i treni regionali rappresentano il 55%.

La percentuale di crescita del traffico merci risulterebbe pertanto, pari a + 157,4% considerando l'evoluzione da 68 treni/giorno (linea storica) a 178 treni/giorno (linea storica + AV/AC).

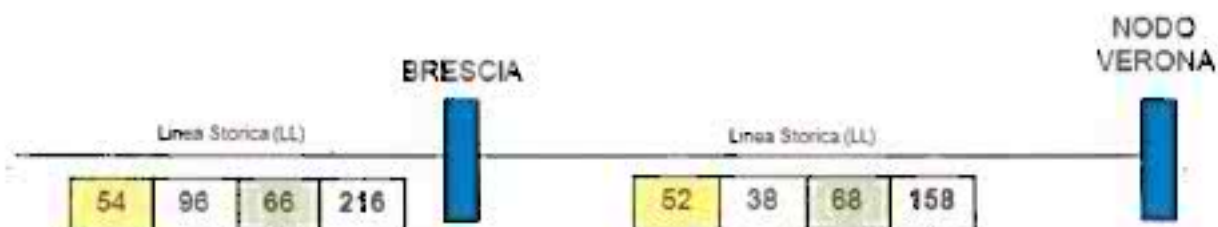
Tale dinamica evolutiva deriva da previsioni della domanda risalenti agli studi propedeutici al Piano Generale dei Trasporti dell'anno 2000.

| Tipo di servizio | Movimento diurno (numero treni) | Movimento notturno (numero treni) | Totale giorno (numero treni) | Totale giorno (%) |
|--------------------------------------|---------------------------------|-----------------------------------|------------------------------|-------------------|
| Lunga distanza (ES) | 58 | 6 | 64 | 32% |
| Notturni | 1 | 13 | 14 | 7% |
| Servizio Ferroviario Regionale (SFR) | - | - | - | - |
| Servizio merci | 40 | 82 | 122 | 61% |
| Totale | 99 | 101 | 200 | 100% |

Dalla lettura della Tabella, si deduce inoltre che la ripartizione del traffico fra circolazioni diurne e notturne, secondo la Relazione Tecnica di Esercizio, è equamente ripartita sul totale mentre per il merci è in un rapporto 1 a 2, con prevalenza doppia delle circolazioni notturne rispetto al diurno.

² Nel documento di RFI, "Migration Strategy in Italy. National Plan develop and implement ERTMS for the railway infrastructure" per la tratta Brescia – Verona, sono indicate: capacità di 250 treni/giorno; impegno all'anno 2007 di 162 treni/giorno con residua capacità di 88 treni/giorno; all'anno 2010, la capacità residua viene stimata in 76 treni/giorno; all'anno 2020, la capacità residua è stimata in 42 treni/giorno. Da notare che l'evoluzione è sempre attribuibile alla componente merci, con crescita rispettivamente da 71 treni merci/giorno al 2007 ai 117 treni merci/giorno al 2020; il traffico viaggiatori è invece costante nel periodo esaminato dal Piano (91 treni/giorno).

CIRCOLAZIONE MEDIA GIORNALIERA NELLA SITUAZIONE ATTUALE (ANNO 2007)



Nota: il dato del traffico è riferito alle situazione operative del giorno feriale medio del maggio 2007.

CIRCOLAZIONE MEDIA GIORNALIERA NELLA SITUAZIONE DI PROGETTO AV/AC



Legenda:

| | | | |
|----|-----|-------|--------|
| LP | REG | MERCI | TOTALE |
|----|-----|-------|--------|

Fonte: Relazione Tecnica di Esercizio

3.3 Tempi di viaggio con l'AV/AC

Le prestazioni offerte dal nuovo servizio ferroviario viaggiatori con l'AV/AC sono riassunte nel prospetto seguente ricavato da diverse fonti.

| Tratta di linea | Relazione | Tempo di viaggio attuale | Tempo di viaggio con AV/AC | Differenza |
|------------------|---|--------------------------|----------------------------|------------|
| MILANO - BRESCIA | Milano - Brescia | 46 minuti | 34 minuti | 12 minuti |
| MILANO - VERONA | Milano - Verona con fermata a Brescia | 82 minuti | 65 minuti | 17 minuti |
| | Milano - Verona con fermata a Montichiari | 82 minuti | 55 minuti | 27 minuti |
| | Milano - Verona diretto | 82 minuti | 48 minuti | 34 minuti |

L'esame dei dati fa emergere come i vantaggi per l'utente dell'AV/AC siano percepibili (e fruibili) per la relazione diretta Milano - Verona che tuttavia, presuppone la disponibilità del by pass di Brescia.

La fermata a Montichiari e la percorrenza sul by pass determinano un aggravio di 7 minuti rispetto alla relazione diretta, a dimostrazione dell'incidenza di una fermata intermedia sul livello di servizio offerto dal sistema AV/AC per tratte di ridotta distanza.

In effetti, affinché un treno AV/AC raggiunga, da fermo, la velocità di punta di 300 km/h sono richiesti almeno 30÷32 km e per la fase di arresto, sempre da 300 km/h, sono necessari circa 12 km. Pertanto, per la relazione Brescia - Verona, distanza di circa 65 km, la tratta percorsa alla massima velocità è dell'ordine di 20 km (la cui percorrenza viene coperta in 4 minuti).

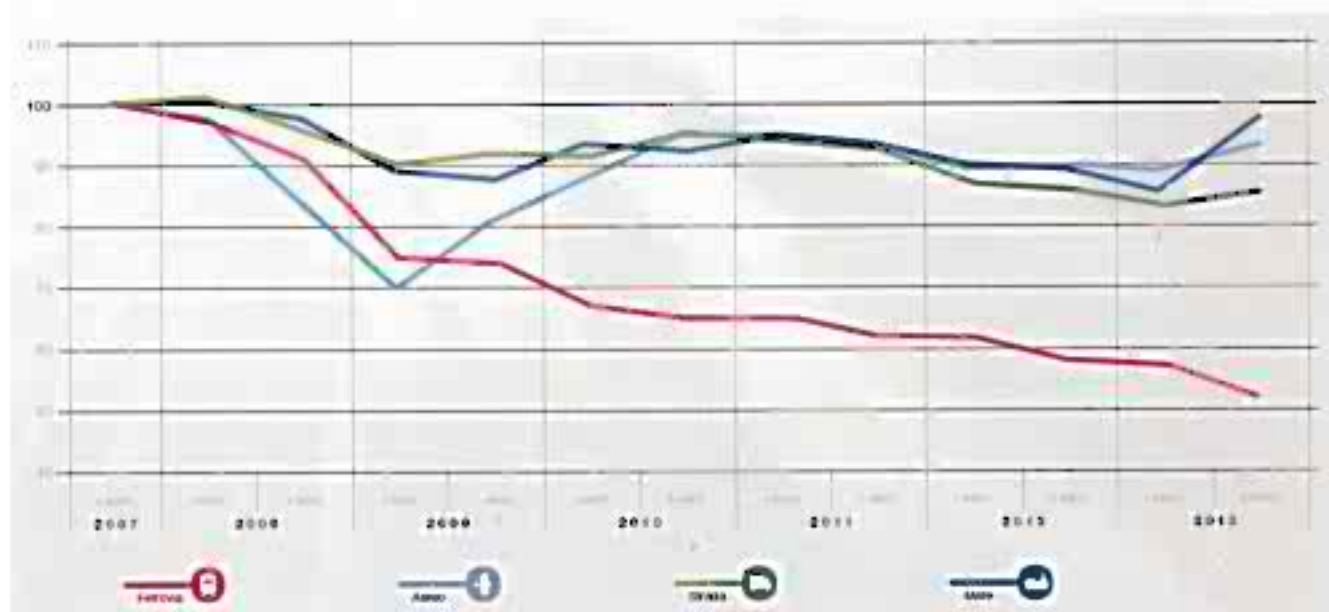
Sulla relazione fra Milano e Brescia, distanza di circa 84 km, il massimo effetto prestazionale di un treno AV/AC (300 km/h) è invece "limitato" a soli circa 18 km (la cui percorrenza viene coperta in circa 3,6 minuti) dato che, oltre al fattore accelerazione e decelerazione, da Milano fino a Treviglio la massima velocità è di 220 km/h (Fonte: Diagramma di velocità riportato nella Relazione Tecnica di Esercizio).

4 – ANALISI CRITICA DEL MODELLO DI ESERCIZIO DELL'AV/AC

Le osservazioni espresse al modello di esercizio riguardano, di fatto, elementi basilari dell'impostazione generale del progetto AV/AC, ossia:

- le previsioni di domanda di trasporto, con specifico riguardo alla componente merci che, come visto, rappresenta il flusso circolante principale nello scenario a regime dell'AV/AC con ben il 61% del totale;
- i parametri descrittivi del futuro servizio merci via ferrovia che, a loro volta, influenzano il dimensionamento del flusso dei treni merci previsti;
- l'effettivo rispetto del concetto di esercizio "misto" per la linea AV/AC.

In merito alle previsioni di traffico, caratterizzate dall'incremento del +157% dei treni merci fra scenario attuale e scenario a regime, l'attuale sfavorevole congiuntura economica, documentata ad esempio, dal Centro Studi Confetra³, mostra che tra l'anno 2007 e l'orizzonte temporale dell'anno 2010 (anno di riferimento per le previsioni merci dell'AV/AC Milano – Brescia - Verona), il numero indice del trasporto ferroviario nazionale è passato da 100 (= anno 2007) al numero indice 65 nell'anno 2010 e addirittura a 50 nell'anno 2013.



Anche il traffico merci internazionale (mercato del trasporto notoriamente con maggiore propensione all'utilizzo della ferrovia) conferma il trend negativo della ferrovia, come verificabile dalla base dati statistica di Alpinfo.

Ad esempio, la ferrovia totalizzava sui valichi alpini principali (Frèjus-Modane, Sempione, Chiasso-Gottardo, Brennero e Tarvisio) 51,2 milioni di tonnellate di merci nell'anno 2007 e 46,4 milioni di tonnellate, nel 2012 con una flessione del 10% circa.

Questa involuzione del traffico ferroviario dovrebbe indurre a rivedere su altra base il fattore di crescita del + 157% oppure, per lo meno, a tragaruardarlo nel medio termine (ad esempio, dopo l'entrata in funzione del Tunnel di Base del Brennero previsto per il 2026) "spostando" la necessità di un potenziamento della capacità tra Brescia e Verona con una nuova linea.

³ CONFETRA, "Nota congiunturale sul trasporto merci", anno XVII, marzo 2014.

Oltre al fattore involuzione del traffico, si deve poi considerare in positivo rispetto alla competitività della ferrovia, l'incremento del carico medio trasportato dai convogli merci, come descritto di seguito: anche tale elemento tuttavia, va nella direzione della diminuzione dei treni circolanti sulle linee in quanto ricerca l'aumento della produttività del trasporto.

In sede di simulazioni di traffico (modello di calcolo SIMT), la massa media dei treni merci intermodali era per altro, stimata in 350 tonnellate e la lunghezza è di 650 m. Quest'ultimo valore è senz'altro accettabile in rapporto alle moderne caratteristiche dei treni merci europei. Non così la massa di merce trasportata che risulta realisticamente sottodimensionata del 50 ÷ 60% già rispetto all'attuale situazione operativa del servizio ferroviario merci. Infatti, con lunghezze di 650 m, la composizione risulterebbe fino a 30 carri merci, addirittura con conseguimento (probabile) di valori prossimi alla soglia massima della massa trainabile (1.600 tonnellate). A tale soglia corrisponde un carico utile di circa il 50 ÷ 55% della massa totale (escludendo le tare dei carri), ossia di 800÷900 tonnellate.

Una valutazione della componente merci futura riferita (tenendo conto che un coefficiente di utilizzo della capacità del 70-75% è considerato soglia di efficienza di un servizio intermodale) ad una massa media trainata di 550÷600 tonnellate per treno porterebbe ad una riduzione del traffico a regime sul corridoio Brescia – Verona, da 178 treni/giorno a circa 110 treni/giorno (valore arrotondato).

L'esame del servizio merci sulla linea (componente di traffico principale del sistema AV/AC + linea storica) e nello specifico sulla tratta a sud di Brescia ("by pass" di Brescia), suscita, oltre alle considerazioni sulle modalità di calcolo della componente futura del traffico merci, la riflessione più generale circa l'effettiva possibilità (o meno) di utilizzo dell'asse AV/AC da parte dei treni merci.

Attualmente sulla rete nazionale AV/AC non ci sono infatti, circolazioni di treni merci per le seguenti ragioni:

- Incompatibilità (difficile coesistenza) tra l'esercizio di treni LP e treni merci o meglio, penalizzazione della capacità del sistema non risultando omotachico il regime di circolazione con l'esercizio misto;
- Rigorose specifiche di mantenimento delle caratteristiche plano-altimetriche del tracciato AV/AC e del materiale di armamento per garantire sempre condizioni di sicurezza alle alte velocità, standard non conservabili (o da verificare puntualmente e in modo sistematico) a seguito del transito sull'AV/AC di treni merci pesanti e con velocità > 100 ÷ 120 km/h;
- Prezzo delle tracce sull'AV/AC per i treni merci;
- Non disponibilità di un parco carri merci adeguato al campo di velocità > 120 km/h (ossia superiore al regime "SS", attuale limite per i carri merci);
- Non necessità primaria di conseguire elevate prestazioni di velocità per il servizio merci.

Con tali premesse, la previsione di traffico merci sulla tratta AV/AC Brescia – Verona, non appare né realistica come entità, né fattibile come esercizio ferroviario in coerenza del resto, all'esperienza dell'AV/AC nazionale.

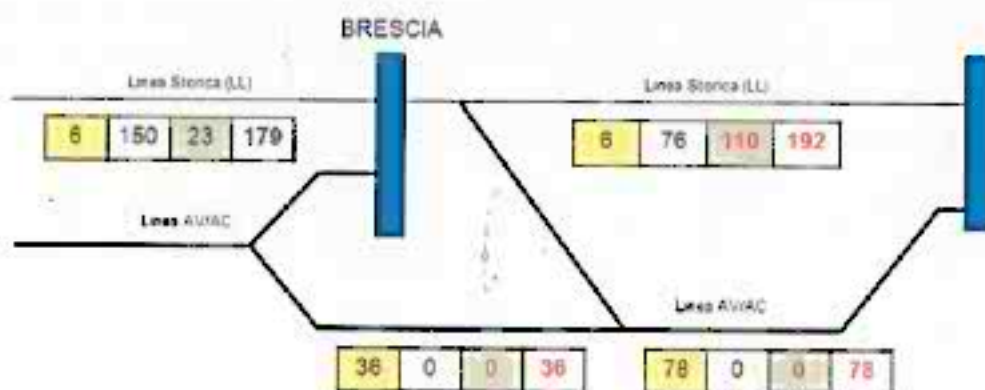
Inoltre, la localizzazione dei raccordi, terminal Intermodali e centri merci, ubicati in corrispondenza delle stazioni lungo la linea ferroviaria storica, richiederebbe percorrenze maggiori e probabili manovre aggiuntive ⁴ con riflessi sul costo di trasporto ferroviario e sul livello di servizio offerto.

In particolare poi, sulla linea AV/AC esterna di Brescia ("by pass") non considerando la componente merci (esclusa per quanto detto sopra) si avrebbero a regime:

- Treni Lunga Percorrenza/giorno: 36
- Treni Regionali: -
- Treni merci /giorno: -
- Treni totali /giorno: 36,

ossia movimenti del tutto marginali nell'arco giornaliero per una linea AV/AC (capacità di 300 treni/giorno, secondo la Relazione Tecnica di Esercizio) e tra l'altro, da collocarsi nello scenario a regime.

IMPEGNO DELLA TRATTA BRESCIA – VERONA CON AV/AC, SENZA CIRCOLAZIONE DI TRENI MERCI SULLA LINEA AV/AC E CON PREVISIONI DI TRAFFICO "CORRETTE"



Legenda:

| | | | |
|----|-----|-------|--------|
| LP | REG | MERCI | TOTALE |
|----|-----|-------|--------|

Elaborazione su base dati della Relazione Tecnica di Esercizio

In sintesi, si può affermare che l'esame del programma di esercizio associato al progetto dell'AV/AC Brescia – Verona, evidenzia anomalie quali:

- previsioni di traffico merci e viaggiatori risalenti agli studi del Piano Generale dei Trasporti dell'anno 2000, da aggiornare alla luce degli scenari macroeconomici e trasportistici che si sono delineati nel tempo;
- instradamenti dei treni merci sulla linea AV/AC dei quali ad oggi, non si hanno esempi operativi sulla rete nazionale;
- massa trainata dei treni merci intermodali inferiore di almeno il 50% al dato reale, con conseguente effetto di significativa diminuzione del flusso di treni merci circolanti.

⁴ E' realistico infatti, ritenere che semmai i treni merci utilizzino le linee AV/AC, nella maggior parte dei casi, dovrebbero poi ritornare alla rete tradizionale tramite interconnessioni che non sempre potranno comportare percorrenze addizionali e manovre di inversione della marcia.

5 – OSSERVAZIONE

Per Tutto quanto sopra si formula la presente OSSERVAZIONE:

RIVEDERE E AGGIORNARE le previsioni di domanda e del programma di esercizio stesso, secondo la presente proposta alternativa di seguito illustrata.

5.1 Criteri generali

Se l'obiettivo fosse l'aumento della capacità di trasporto tra Brescia e Verona, prima di procedere alla realizzazione di una nuova linea, si può e si deve valutare la possibilità di sfruttare l'esistente infrastruttura ferroviaria.

La linea attuale tra Brescia e Verona, doppio binario elettrificato, presenta un limite operativo riconducibile alla distanza delle sezioni fra le stazioni; in particolare, come dedotto dal Fascicolo di Linea, si hanno distanze di circa 14,9 km tra Rezzato e Lonato e di 14,2 km tra Desenzano del Garda e Peschiera del Garda.

L'eccessiva distanza tra le stazioni influenza e condiziona l'esercizio.

L'ipotesi progettuale proposta è quella di ridurre tale distanza e di potenziare il segnalamento, come fatto dalla stessa Rete Ferroviaria Italiana (RFI) per supportare la crescita del traffico sulle linee a sud del Tunnel del Gottardo (linea Como – nodo di Milano) oppure in altri casi su linee minori, al fine di sfruttare al meglio la potenzialità dell'esistente.

Per le tratte entro i nodi ferroviari di Brescia e Verona (nodo particolarmente complesso), il progetto è da elaborare a cura di RFI, tenendo conto in specifico, della compatibilità con i rispettivi vincoli insediativi.

Per le altre tratte della linea, e sempre con attenzione per le zone interessate (si debbono infatti, conciliare le esigenze dell'esercizio ferroviario con quelle primarie del territorio), in prima approssimazione, oltre ad un Posto di Movimento (PM)⁵ localizzato a metà circa fra Lonato e Rezzato, si potrebbe considerare, proprio per l'elevata distanza tra le stazioni, un Posto di Movimento tra Desenzano e Peschiera ed un terzo eventualmente tra Peschiera e Sommacampagna.

In parallelo, per valutare l'effettiva efficacia dei provvedimenti si debbono elaborare le verifiche sull'esercizio ferroviario tramite simulazioni comparative per le differenti combinazioni dei PM lungo la tratta.

5.2 Indirizzi per una nuova impostazione del progetto

In relazione alle previsioni di traffico ferroviario, ormai datate (ossia non più rispondenti agli scenari di domanda che si stanno delineando) e comunque sovrastimate per la componente merci, si dovrebbero formulare una nuova analisi di traffico e conseguentemente, una rigorosa verifica di coerenza domanda /offerta con il progetto AV/AC della tratta Brescia – Verona.

Viste le considerazioni espresse sul trend negativo in atto e nell'ipotesi quindi di una domanda di trasporto ferroviario che solo in uno scenario di medio-lungo termine richieda la nuova linea (quadruplicamento), una possibile evoluzione dell'offerta ferroviaria tra Brescia e Verona per fasi potrebbe prevedere nell'ordine:

⁵ Posto di Movimento: località di servizio abilitata ad attività di circolazione (incroci, precedenza, ecc.) ovvero stazione non adibita a servizio pubblico.

- Scenario di Breve termine: Potenziamento della linea ferroviaria esistente, tenendo conto dell'impegno attuale della linea Brescia –Verona che assicura ancora un'importante capacità e dell'ulteriore margine di capacità recuperabile con l'introduzione di nuovi Posti di Movimento e con interventi tecnologici.

In tale scenario, si potrebbe comprendere il completamento dell'itinerario stradale della SP 19, con particolare riguardo alle opere propedeutiche in parte già realizzate e connesse alla sicurezza o alla funzionalità della circolazione stradale, ad evitare tempi realizzativi incerti e comunque lunghi per tali opere.

POICHE' TUTTO L'IMPIANTO PROGETTUALE DELLA TRATTA SI BASA SULLA VELOCIZZAZIONE DEI COLLEGAMENTI E L'AUMENTO DI CAPACITA', OTTENUTO L'AUMENTO DI CAPACITA' CON METODI ALTERNATIVI LA VELOCIZZAZIONE E' POSSIBILE SOLO NELL'IPOTESI DI CONVOGLI DIRETTI MILANO – VERONA

DUNQUE SOLO A VALLE DEL FINANZIAMENTO COMPLETO NECESSARIO E DELLE GARANZIE TECNICHE SULLE REALI POSSIBILITA' DI TRASPORTO MERCI SULLA LINEA AV/AC E SOLO A SEGUITO DI UN CHIARO PIANO DI SVILUPPO DELL'AEROPORTO DI MONTICHIARI, PER TRAFFICO MERCI E/O PASSEGGERI, E' POSSIBILE RIVALUTARE IL PROGETTO COMPLESSIVO DA TUTTI I PUNTI DI VISTA DI CUI AGLI SCENARI A MEDIO E LUNGO TEMINE, CHE COMUNQUE SI PROPONGONO NEL SEGUITO IN SUCCESSIONE ALTERNATIVA A QUELLA PREVISTA DAL PROGETTO PRESENTATO IN CONFERENZA DEI SERVIZI

E' EVIDENTE COME TALI SCENARI VANNO OBBLIGATORIAMENTE SOTTOPOSTI AD UNA INTEGRALE VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA, PRIMA ANCORA CHE DI IMPATTO AMBIENTALE

- Scenario di Medio termine: in funzione di una reale crescita del traffico merci non più gestibile dalla linea potenziata nel precedente scenario, e in funzione di una rilevante domanda viaggiatori afferente all'aeroporto di "Gabriele D'Annunzio" a Montichiari⁶ (a sua volta, oggetto di un'evoluzione radicale del suo ruolo quale hub aeroportuale dell'area padana vasta), realizzazione del tratto esterno dell'AV/AC (by pass di Brescia), senza tuttavia, escludere la combinazione intermodale "stazione di Brescia – aeroporto" con sistemi di trasporto innovativi.
- Scenario di Lungo termine: realizzazione della linea AV/AC tra Brescia Est (interconnessione) e il nodo di Verona, in subordine all'effettiva necessità di incremento della capacità di trasporto e della non possibilità di ulteriore potenziamento della linea esistente ad esempio, con l'attivazione di un terzo binario in affiancamento ai due esistenti.

⁶ Nel 2013, l'aeroporto di Montichiari ha registrato un traffico di circa 7.200 passeggeri e di circa 30.000 tonnellate di merce. Nel 2005, si è avuto il picco del traffico con circa 400.00 passeggeri. In sede di Piano territoriale regionale d'area dell'aeroporto di Montichiari, per lo scenario di lungo periodo si stimano, pur riconoscendo l'elevato grado di incertezza, 8.0 milioni di passeggeri e 130.000 tonnellate di merce. Lo scenario di lungo termine descrive un modello di sviluppo di scala territoriale che produrrebbe un notevole incremento di domanda di trasporto aereo, all'interno di un bacino esteso al sistema territoriale centro padano e più in generale, all'intero nord-est. L'AV/AC è individuata tra i fattori decisivi per lo sviluppo dello scalo bresciano.

Schema attuale delle stazioni



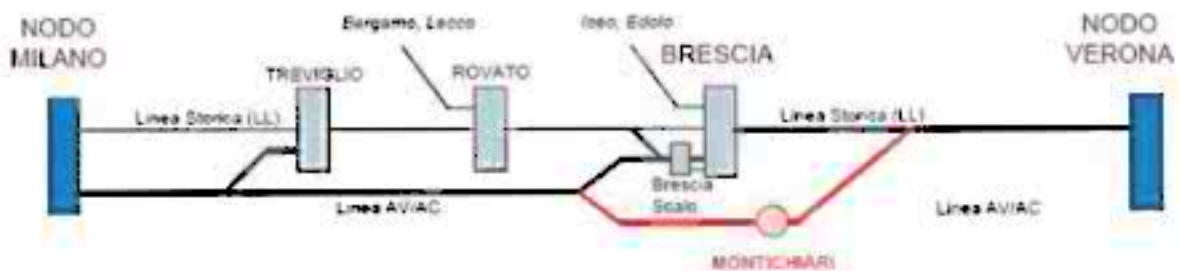
Possibile schema delle stazioni e dei nuovi Posti di Movimento



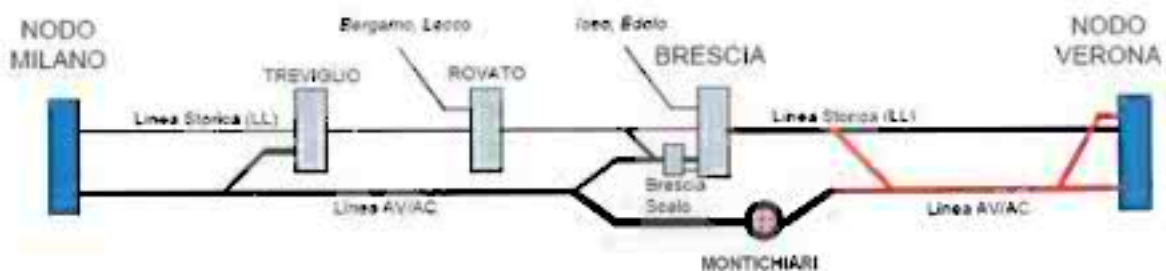
SCENARIO A BREVE TERMINE



Scenario di Medio termine funzionale allo sviluppo effettivo dell'aeroporto



Scenario a lungo termine



6 – PREMESSA: OSSERVAZIONI PARTICOLARI

La seconda parte delle osservazioni riguarda la **verifica di coerenza progettuale tra Progetto Definitivo e Progetto Preliminare** e la **verifica del Progetto Definitivo del Lotto Funzionale Brescia – Verona, ai sensi degli artt. 166 e 185 D.Lgs. n 163/2006 e s.m.i. nel tratto di Desenzano del Garda.**

7 – DOCUMENTI DI RIFERIMENTO

La Documentazione analizzata per la predisposizione della seconda parte è la seguente (principali documenti esaminati del Progetto Definitivo):

- IN0500DE2M3IF00010011, Quadro d'unione Planimetrie Tav.1;
- IN0500DE2M3IF00010021, Quadro d'unione Planimetrie Tav.2;
- IN0500DE2M3IF00010031, Quadro d'unione Planimetrie Tav.3;
- IN0500DE2P6AQ00001911, Desenzano del Garda Tav. 7/7, da km 116+830 a km 118+240;
- IN0500DE2P5IF00010191, Planimetria Generale da km 108+630 a km 113+120;
- IN0500DE2P5IF00010201, Planimetria Generale da km 113+120 a km 117+620;
- IN0500DE2P5IF00010211, Planimetria Generale da km 117+620 a km 122+100;
- IN0500DE2P7IF00011031, Planimetria Linea A.C. da km 109+024.970 a km 109+824.970;
- IN0500DE2P7IF00011041, Planimetria Linea A.C. da km 109+824.970 a km 110+624.970;
- IN0500DE2P7IF00011051, Planimetria Linea A.C. da km 110+624.970 a km 111+424.970;
- IN0500DE2P7IF00011061, Planimetria Linea A.C. da km 111+424.970 a km 112+224.970;
- IN0500DE2P7IF00011071, Planimetria Linea A.C. da km 112+224.970 a km 113+024.970;
- IN0500DE2P7IF00011081, Planimetria Linea A.C. da km 113+024.970 a km 113+824.970;
- IN0500DE2P7IF00011091, Planimetria Linea A.C. da km 113+824.970 a km 114+624.970;
- IN0500DE2P7IF00011101, Planimetria Linea A.C. da km 114+624.970 a km 115+424.970;
- IN0500DE2P7IF00011111, Planimetria Linea A.C. da km 115+424.970 a km 116+224.970;
- IN0500DE2P7IF00011121, Planimetria Linea A.C. da km 116+224.970 a km 117+024.970;
- IN0500DE2P7IF00011131, Planimetria Linea A.C. da km 117+024.970 a km 117+824.970;
- IN0500DE2P7IF00011041, Planimetria Linea A.C. da km 117+824.970 a km 118+624.970;
- IN0500DE2F5IF00010100, Profilo longitudinale asse Lin. AC da km 108+424.970 a km 117+424.970;
- IN0500DE2F5IF00010110, Profilo longitudinale asse Lin. AC da km 117+424.970 a km 126+424.970;
- IN0500DE2F7IF00010911, Profilo longitudinale Linea AC da km 108+500.000 al km 109.050.000;
- IN0500DE2F7IF00010921, Profilo longitudinale Linea AC da km 109+050.000 al km 109.600.000;
- IN0500DE2F7IF00010931, Profilo longitudinale Linea AC da km 109+600.000 al km 110.500.000;
- IN0500DE2F7IF00010941, Profilo longitudinale Linea AC da km 110+500.000 al km 111.400.000;
- IN0500DE2F7IF00010951, Profilo longitudinale Linea AC da km 111+400.000 al km 112.300.000;
- IN0500DE2F7IF00010961, Profilo longitudinale Linea AC da km 112+300.000 al km 113.200.000;
- IN0500DE2F7IF00010971, Profilo longitudinale Linea AC da km 113+200.000 al km 114.100.000;
- IN0500DE2F7IF00010981, Profilo longitudinale Linea AC da km 114+100.000 al km 115.000.000;
- IN0500DE2F7IF00010991, Profilo longitudinale Linea AC da km 115+000.000 al km 115.900.000;
- IN0500DE2F7IF00011001, Profilo longitudinale Linea AC da km 115+900.000 al km 116.800.000;
- IN0500DE2F7IF00011011, Profilo longitudinale Linea AC da km 116+800.000 al km 117.700.000;
- IN0500DE2F7IF00011021, Profilo longitudinale Linea AC da km 117+700.000 al km 118.600.000;
- IN0500DE2F7IF00011031, Profilo longitudinale Linea AC da km 118+600.000 al km 119.500.000;
- IN0500DE2P71IF00011141, Planimetria linea AC da km 117+824.970 a km 118+624.970;
- IN0500DE2P5AH00010971, Studio foto aereo di dettaglio, Area del Garda, tav. 8;
- IN0500DE2P5AH00010981, Studio foto aereo di dettaglio, Area del Garda, tav. 9;
- IN0500DE2P5IM00030330, Plan. Int. Cantieri da km 113+120 a km 117+620;

- IN0500DE2PSIM00030340, Plan. Int. Cantieri da km 117+620 a km 122+100;
- IN0500DE2EDAQ00000610, Elenco ditte e superfici cantierizzazione Comune di Desenzano del Garda;
- IN0500DE2BDAQ00001840, P.P. Cantierizzazione Comune di Desenzano del Garda, Tav. 1/7;
- IN0500DE2BDAQ00001830, P.P. Cantierizzazione Comune di Desenzano del Garda, Tav. 2/7;
- IN0500DE2BDAQ00001820, P.P. Cantierizzazione Comune di Desenzano del Garda, Tav. 3/7;
- IN0500DE2BDAQ00002450, P.P. Cantierizzazione Comune di Desenzano del Garda, Tav. 4/7;
- IN0500DE2BDAQ00002440, P.P. Cantierizzazione Comune di Desenzano del Garda, Tav. 5/7;
- IN0500DE2BDAQ00002500, P.P. Cantierizzazione Comune di Desenzano del Garda, Tav. 6/7;
- IN0500DE2BDAQ00002510, P.P. Cantierizzazione Comune di Desenzano del Garda, Tav. 7/7;
- IN0500DE2RONV1900010, Svincolo di Sirmione, Relazione generale illustrativa;
- IN0500DE2C4IF00010100, Corografia Generale Tavola 10 da km 105+000.000 a km 114+000.000;
- IN0500DE2C4IF00010110, Corografia Generale Tavola 10 da km 114+000.000 a km 122+000.000;
- IN0500DE2RGSA00001031, S.I.A. Cantierizzazione Studio di Impatto Ambientale – Relazione;
- IN0500DE2RGSA00001041, S.I.A. Cantierizzazione Sintesi non Tecnica – Relazione;
- IN0500DE2P5CA00000080, Piano Particolareggiato della Cantierizzazione con GN02 a doppia canna e scavo con metodo meccanizzato – Aree a viabilità di cantiere da km 108+630 a km 112+200;
- IN0500DE2P7CA00000330, Piano Particolareggiato della Cantierizzazione con GN02 a doppia canna e scavo con metodo meccanizzato – cantiere L.4.O.2 – Planimetria generale con sistemazioni esterne;
- IN0500DE2P5CA00000440, Aree e viabilità di cantiere da 112+100 a km 117+620;
- IN0500DE2P5CA00000440, Aree e viabilità di cantiere da 117+620 a km 122+100;
- IN0500DE2RGMD00000021, Relazione Generale di tratta;
- IN0500DE2RGIF 00010031, Relazione del Progettista;
- IN0500DE2ROGA07000010, Gallerie artificiali G.A. Lonato Est Bicanna, Relazione Generale;
- IN0500DE2RGGN02000010, Galleria naturale, Galleria naturale Lonato, Relazione Generale;
- IN0500DE2ROGA07000020, Rotonda di cucitura pk 111+826, Relazione generale;
- IN0500DE2P7GA07000060, Linea AC – Rotonda di cucitura pk 111+826 – Planimetria;
- IN0500DE2P7GA07000040, Linea AC – Rotonda di cucitura pk 111+826 – Profilo longitudinale;
- IN0500DE207GA000010, Linea AC – Rotonda di cucitura pk 111+826 – Sezioni trasversali 1 di 2;
- IN0500DE2RGCA00000010, Relazione generale dei flussi di transito;
- IN0500DE2EDAQ00000610, Elenco ditte per C.D.S., Comune di Desenzano del Garda (BS);
- IN0500DE2DZIM00040050, Area di analisi 2 – Fotoinserimento della Galleria di Lonato;
- IN0500DE2RGAH00000020, Indagine Bibliografica, Provincia di Brescia, da pk 54+400 a pk 122+100;
- IN0500DE2P6AQ00001571, Desenzano del Garda, Tav. 1/7;
- IN0500DE2P6AQ00001571, Desenzano del Garda, Tav. 2/7;
- IN0500DE2P6AQ00001571, Desenzano del Garda, Tav. 3/7;
- IN0500DE2P6AQ00001571, Desenzano del Garda, Tav. 4/7;
- IN0500DE2P6AQ00001571, Desenzano del Garda, Tav. 5/7;
- IN0500DE2P6AQ00001571, Desenzano del Garda, Tav. 6/7;
- IN0500DE2P6AQ00001571, Desenzano del Garda, Tav. 7/7;
- Comune di Desenzano del Garda, Piano di Governo del Territorio, Piano delle Regole, Allegato PR_3 A, Norme tecniche per la tutela e la valorizzazione dei beni storico culturali del paesaggio;
- Comune di Desenzano del Garda, Piano di Governo del Territorio, Piano delle Regole, Allegato PR 2 Quadrante 13, Classificazione degli ambiti del tessuto urbano consolidato e modalità condizionate di intervento per gli ambiti di recente formazione;
- Comune di Desenzano del Garda, Piano di Governo del Territorio, Piano delle Regole, Allegato PR_2 A, Norme tecniche di Attuazione;
- Comune di Desenzano del Garda, Piano di Governo del Territorio, Documento di Piano, Allegato DP 10.3. Sistema dei beni culturali e del paesaggio. Analisi della componente del paesaggio storico-culturale e urbano;
- Comune di Desenzano del Garda, Piano di Governo del Territorio, Documento di Piano, Allegato DP 10.6. Sistema dei beni culturali e del paesaggio. Classi di sensibilità paesistica;
- Comune di Desenzano del Garda, Piano di Governo del Territorio, Documento di Piano, Allegato DP 5.1. Individuazione dei vincoli e delle tutele "ope legis";
- Comune di Desenzano del Garda, Piano di Governo del Territorio, Componente Geologica, Idrogeologica e Sismica del PGT, Allegato Tav.7/1 Carta del Reticolo Idrico con indicazione delle fasce di tutela;

- Comune di Desenzano del Garda, Piano di Governo del Territorio, Componente Geologica, Idrogeologica e Sismica del PGT, Tav.13 Carta dei vincoli esistenti;
- Comune di Desenzano del Garda, Piano di Governo del Territorio, Documento di Piano, Allegato DP11.2 Classificazione acustica del territorio comunale;
- Comune di Desenzano del Garda, Piano di Governo del Territorio, Documento di Piano, Allegato DP/PPR 1 Ricognizione delle componenti della rete Ecologica con sovrapposizione del progetto di Piano.
- Comune di Desenzano del Garda, Piano di Governo del Territorio, Allegato 1, Ambiti di recente formazione. Classificazione degli ambiti di tessuto urbano consolidato e modalità condizionate per gli ambiti di recente formazione. Ottobre 2103.

8 – IL PROGETTO PRELIMINARE: SINTESI ED OSSERVAZIONI FORMULATE

8.1 Breve descrizione delle scelte progettuali

Il progetto della linea AV/AC rientra nelle tipologie elencate nell'Allegato II alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. al punto 10 denominato "tronchi ferroviari per il traffico a lunga distanza" ed è inserito nell'elenco delle opere ed interventi strategici (Legge 443/2001) di cui alla Deliberazione del Comitato Interministeriale per la programmazione economica (CIPE) n. 130 del 6 aprile 2006.

La tratta Brescia – Verona prevedeva a livello di Preliminare, circa 72 km di linea veloce e due interconnessioni (Brescia Est e Verona Mercè) per un totale di 81,7 km.

La principale opera presente nel territorio comunale di Desenzano del Garda⁷ è rappresentata dalla Galleria di Lonato (nel PPre, totale sviluppo 7.668 m).

Tale galleria risultava composta da un tratto naturale di lunghezza pari a 5.400 m e dai due imbocchi artificiali lunghi rispettivamente 823 m lato Brescia e 1.445 m lato Verona, con progressivo allontanamento dei due binari di corsa, al fine di raggiungere l'interasse di 30 m, poi mantenuto per lo sviluppo della galleria naturale.

A seguire dal termine della galleria artificiale lato Verona, il tracciato progettato in sede di PPre presenta un abbassamento della livelletta a quota di 4.0 m sotto al piano di campagna.

Altre opere rilevanti sono le Gallerie artificiali dei Colli Storici (sviluppo di circa 15 m) e del Casello di Sirmione (sviluppo 183,20 m).

Poco oltre il termine di quest'ultima galleria artificiale, è previsto il Posto di Movimento di Peschiera, caratterizzato da comunicazioni tra i due binari di corsa, oltre ad un fascio binari servizio e ricovero (Posto di Manutenzione).

8.2 Osservazioni del Comune di Desenzano del Garda e di Lonato al Progetto Preliminare (PPre)

Le osservazioni formulate al Progetto Preliminare hanno essenzialmente riguardato due tematiche:

- zone di Imbocco della Galleria di Lonato e relative interferenze con la falda acquifera;
- viabilità locale.

Per la Galleria di Lonato che, come detto al paragrafo precedente, prevede la realizzazione di due canne e presentava sia all'imbocco lato Milano che quello lato Verona, due tratte di galleria artificiale, un'osservazione specifica ha riguardato l'imbocco lato Verona, di interesse per il territorio comunale di Desenzano del Garda.

⁷ Per maggiori dettagli sul Progetto Preliminare, si rimanda all'Allegato A.

Tale imbocco si trova in un'area a destinazione agricola e risultava posizionato al limite di una vasta area pianeggiante nella quale si trova in particolare, l'area archeologica del Lavagnone (vedasi par. 9.5 seguente): l'andamento del pendio corrispondente al cordone morenico è un ulteriore elemento di caratterizzazione orografica dell'area di imbocco della galleria.

In sede di Conferenza dei Servizi (CdS), il Comune di Lonato interessato in modo diretto per l'imbocco della Galleria lato Brescia, ha presentato osservazioni relativamente a:

- Problematiche dovute all'impatto idrogeologico dell'opera sulla falda, in particolare, nella zona della galleria naturale e in corrispondenza alla piana intramorenica del Lavagnone⁸;
- Tutela delle attività produttive (stabilimento FERALPI e WIERER), sia durante la fase di cantiere che a completamento dell'opera.

In relazione alle osservazioni formulate, il progettista Cepav Due ha provveduto alla revisione della livelletta del piano del ferro per attenuare le problematiche evidenziate in sede di CdS.

La nuova impostazione del Progetto Definitivo per la tratta della Galleria di Lonato (come dettagliato nella Relazione Generale, IN 0500DE2RGGN02000010) è caratterizzata da:

- Mantenimento di una pendenza positiva sempre nella stessa direzione (lato Verona) in modo da consentire il naturale smaltimento a gravità delle acque di infiltrazione;
- Modifiche contenute del profilo longitudinale del piano del ferro per non alterare il tracciato ad est ed ovest della Galleria di Lonato.

Con riferimento alla Conferenza dei Servizi, Seconda Sessione sul progetto, si richiamano invece, di seguito, i contenuti delle lettere dell'Ufficio Tecnico del Comune di Desenzano del Garda approntate in sede di esame del Progetto Preliminare e della Conferenza dei Servizi sul progetto AV/AC, sintetizzandone le osservazioni formulate nel tempo, ad attestare in taluni casi, la non evoluzione delle problematiche stesse, come nel caso delle opere di scavalco (Cascina Armea).

| Data lettera | Riferimento protocollo | Sintesi osservazioni |
|--------------|------------------------|--|
| 18.12.2002 | N° 39337 | Mancanza cavalcavia in località Cascina Caporale e Strada Comunale per la Cascina Armea. Richiesta di mantenimento di tutti gli attraversamenti esistenti sull'A4 con ripristino viabilità locale. Abbattimento totale o parziale di cascate alle pk 110+700, 113+000, 114+050, 114+300, 114+750, 116+500. Eccessiva vicinanza della linea AV/AC al Centro A.N.F.F.A.S. di San Martino. Problemi per eventuali prelievi dell'acquifero in fase di cantierizzazione e di realizzazione dell'opera e per possibilità di contaminazione acque della falda freatica. Tracciato AV/AC non sempre in stretto affiancamento dell'A4. |
| 14.10.2004 | N° 36155 | Osservazione alla soluzione viabilistica indicata alla pk 111+420. |

⁸ La tratta di galleria naturale lato Verona, presso zona dello svincolo autostradale di Desenzano del Garda, viene ad interessare la falda: infatti, la soggiacenza della stessa è di circa 20 m dal piano campagna (quota 115 m.s.l.m.); il progetto preliminare prevedeva per una tratta di circa 700 m, la quota del piano del ferro compresa tra 108 e 105 m.s.l.m..

Altra segnalazione del Comune di Lonato riguarda, in tema di idrogeologia, la piana del Lavagnone con interessamento della falda per la realizzazione della galleria artificiale (quota del piano del ferro: tra 99 e 101 m.s.l.m.; quota della falda: circa 99 m.s.l.m.).

| | | |
|------------|-----------|---|
| | | Ripristino itinerario stradale di attraversamento alla pk 115+250. Indicazione di chiusura dell'attraversamento posto alla pk 114+831. |
| 19.04.2006 | N° 11.811 | Richiesta di cavalcavia sull'A 4 e AV/AC per la strada comunale Desenzano – San Pietro località Rossa. Richiesta di cavalcavia sull'A 4 e AV/AC per la Strada Comunale dell'Armea. |

9 – SINTESI DEL PROGETTO DEFINITIVO DELLA LINEA PER LA TRATTA DI INTERESSE DEL COMUNE DI DESENZANO DEL GARDA

9.1 Descrizione sintetica del Progetto Definitivo (PDef)

9.1.1 Linea

Il tracciato dell'AV/AC in Comune di Lonato segue a nord l'Autostrada A4 fino alla Galleria di Lonato (sviluppo da pk 104+740 a pk 112+11,50) permette di sotto passare l'A4 e di affiancarsi ad essa, lato sud.

La Galleria di Lonato⁹ è composta da un tratto naturale di lunghezza pari a 4.757 m e da due imbocchi artificiali lunghi rispettivamente lato Brescia 1.250,00 m. e lato Verona 1.364,50 m. la Galleria prevede due canne a singolo binario, con interasse di 30 m; la tecnica di avanzamento è a scudo meccanizzato.

La sezione della galleria adottata per la galleria naturale è circolare con diametro di intradosso pari a 9,50 m mentre nelle tratte artificiali, la sezione è scatolare.

Nel Comune di Desenzano del Garda oltre lo sbocco della Galleria, il tracciato prosegue con curve di ampio raggio in affiancamento a sud dell'Autostrada A4. In questa tratta, la livelletta si mantiene a livello di piano di campagna e l'interferenza con la viabilità locale viene risolta tramite allungamento dei cavalcavia autostradali.

Alla livelletta pk 117 circa, la livelletta si abbassa ad una quota di 4,0 m sotto al piano di campagna per sottopassare con due gallerie artificiali (denominate rispettivamente "Colli Storici" e "Casello Sirmione") di lunghezza di 50 m e 180 m, la Strada dei Colli Storici per San Martino della Battaglia e le rampe dello svincolo autostradale di Sirmione.

Dopo l'interferenza con lo svincolo di Sirmione, nel tratto compreso fra pk 118+061 e pk 119+080 è posizionato il Posto di Comunicazione (PC) di Peschiera (asse fabbricato posto alla pk 118+576.65) con scambi percorribili alla velocità di 160 km/h.

Da notare, in accoglimento delle osservazioni formulate dal Comune di Lonato (vedasi paragrafo 8.2), la nuova impostazione del Progetto Definitivo per la tratta della Galleria di Lonato (come descritto nella Relazione Generale, IN 0500DE2RGGN02000010) caratterizzata da:

- Diverso sviluppo della tratte costituenti l'opera che nel complesso si modifica dai 7.668 m del PPre ai 7.371,50 m del PDef (differenza di circa - 297 m);
- Mantenimento di una pendenza positiva sempre nella stessa direzione (discesa verso Verona) in modo da consentire il naturale smaltimento a gravità delle acque di infiltrazione;
- Modifiche contenute del profilo longitudinale del piano del ferro per non alterare il tracciato ad est ed ovest della Galleria di Lonato.

⁹ Le modifiche introdotte nel Progetto Definitivo rispetto al Preliminare, sono evidenziate in carattere di stampa sottolineato.

Con questa nuova impostazione progettuale generale e con la considerazione che l'imbocco lato Brescia (lato ovest della galleria) era posizionato in una tratta pianeggiante per cui una lieve variazione della livelletta consentiva lo spostamento significativo dell'imbocco stesso, il Progetto Definitivo della Galleria di Lonato è risultato così modificato per poter accogliere le osservazioni pervenute:

- Abbassamento della livelletta di circa 60 -70 cm in corrispondenza della stabilimento FERALPI (pk 105+030) per garantire ad opere ultimate, un franco sufficiente per il ripristino del piazzale alla quota attuale;
- Innalzamento della livelletta alla pk 106+020 di circa 3,70 m, per consentire alla galleria naturale di traslare di 650 m circa verso est (Verona), con conseguente traslazione della zona detta di "sfiocca mento";
- Innalzamento della livelletta alla pk 111+200 di circa 4.00 m in corrispondenza alla piana del Lavagnone.

Gli effetti attesi grazie alla nuova impostazione del tracciato AV/AC, sono stati così individuati da parte dei progettisti di Cepav Due:

- Minori demolizioni di fabbricati e ripristino totale del piazzale nello stabilimento FERALPI;
- Minori interferenze in fase costruttiva per la società WIERER;
- Risparmi legati all'accorciamento dell'opera (tratta di galleria in artificiale).

9.1.2 Principali opere nella tratta AV/AC di Desenzano del Garda

Di seguito, sono indicate le caratteristiche principali delle opere d'arte previste nella tratta dell'AV/AC compresa nel territorio del Comune di Desenzano del Garda, secondo il Progetto Definitivo.

Gallerie naturali

La Galleria di Lonato è composta da un tratto naturale di lunghezza pari a 4.757 m e dai due imbocchi artificiali lunghi rispettivamente 1.250 m lato Brescia e 1.364,50 m lato Verona. In Comune di Desenzano del Garda, oltre lo sbocco della Galleria di Lonato, dove è ubicato il Cantiere Operativo L.4.O.2, il tracciato dell'AV/AC prosegue con curve di ampio raggio in affiancamento Sud all'Autostrada A4; in questo tratto, la livelletta longitudinale si mantiene a livello di piano di campagna e l'interferenza con la viabilità locale, come in tutto il tratto in affiancamento con l'A 4, è risolta dal PDef tramite prolungamento dei cavalcavia autostradali.

Gallerie artificiali

| Opera | Lunghezza (m) | Inizio pk | Fine pk |
|------------------------|---------------|------------|------------|
| GA Lonato Ovest | 1.250,00 | 104+740.00 | 105+990.00 |
| GA Lonato Est | 1.364,50 | 110+747.00 | 112+111.50 |
| GA Colli Storici | 50,00 | 116+948.50 | 116+998.50 |
| GA Casello di Sirmione | 180,00 | 117+200.00 | 117+380.00 |

Il metodo di scavo previsto è quello con scavo a cielo aperto in trincea o tra paratie.

Sezione Galleria artificiale Lonato, pk 110+900



Elementi caratteristici: trincea, scatolare, due gallerie separate con interasse di circa 30 m; larghezza dello scavo a piano campagna: circa 89 m; profondità della trincea: circa 12 m.

Posto di Comunicazione

L'unico Posto di Comunicazione (PC) non associato alle interconnessioni, è quello di Peschiera il cui asse del fabbricato è ubicato alla pk 118+576.650. Il PC comprende due comunicazioni semplici pari /dispari con scambi a cuore a punta mobile che permettono una velocità massima in deviata di 160 km/h ed un fabbricato servizio.

| Denominazione opera | Punta scambi esterna 1 | Punta scambi esterna 2 |
|---------------------|------------------------|------------------------|
| PC Peschiera | 118+061.30 | 119+080.00 |

Posto Tecnologico e PPD

PT Desenzano, posto alla pk 112+405.

PPD Desenzano, posto alla pk 112+460.

Cavalcaferrovia

I cavalcaferrovia sono costituiti da impalcati a struttura mista acciaio-calcestruzzo, di tipo continuo a più campate, aventi le luci variabili comprese tra 30 e 60 m, e ripropongono la stessa tipologia utilizzata nel Primo Lotto funzionale, Treviglio – Brescia.

Le spalle dell'opera sono in conglomerato cementizio armato e presentano una platea con fondazione di pali trivellati in cls armato a grande diametro (ϕ 1.200 mm).

Si riporta il riepilogo e le caratteristiche principali delle opere presenti nel territorio del Comune di Desenzano del Garda, secondo il Progetto Definitivo (riferimento: Relazione Generale di tratta, IN0500DE RGMD0000021) ed anche le altre attuali opere di scavalco non previste dal PDef:

| Descrizione | pk | Numero campate totali | Lunghezza (m) |
|--|------------|-----------------------|---------------|
| Via Montonale Basso | 113+454.43 | 8 | 320 |
| Cascina Pergola Vecchia | 115+158.37 | 7 | 295 |
| Cascina San Rocco Lugana | 118+245.84 | 6 | 260 |
| Via Serraglio | No | - | - |
| Cascina Caporale | No | - | - |
| Strada Comunale per Barbelena, Varrone e San Martino | No | - | - |

Viabilità extra linea

Il Progetto Definitivo ha elaborato in particolare, la progettazione di 3 arterie principali (oltre ad una serie di viabilità minori di cucitura) in accordo alle prescrizioni del CIPE nell'ambito delle opere connesse e della misure compensative legate alla cantierizzazione.

Collegamento di via Grezze

Il nuovo collegamento è previsto alla pk 112+050 circa; l'intervento si innesta ad un'intersezione a rotatoria con totali 4 rami (vedasi paragrafo 9.2).

Cantieri

Le attività di cantiere dell'AV/AC avranno un impatto significativo in termini di occupazione di superfici, in forza del D.P.R. 327/2001, art. 49: le superfici occupate (in via temporanea) sono stimabili in base al documento IN0500DE2EDAQ00000610, Elenco Ditte, in totali circa 294.500 mq dei quali 213.160 mq per cantieri (pari al 72,4% del totale) e 81.320 mq per piste di cantiere (pari al 27,6%); le aree di vigneto utilizzate totalizzano circa 13.340 mq.

I principali cantieri presenti nel territorio di Desenzano del Garda sono il Cantiere Operativo L.4.O.2 e il Cantiere Base L.4/5.B.1.

Entrambi fanno riferimento al Lotto 4 e sono localizzati, in specifico, nei comuni di Lonato del Garda per l'area logistica e di Desenzano del Garda per le aree operative e l'area di stoccaggio, in corrispondenza della progressiva km 110+900 della linea ferroviaria. La superficie dei cantieri è di circa 87.000 mq per il Cantiere L.4.O.2, oltre a 10.000 mq di area di stoccaggio e 17.000 mq di Cantiere Operativo in trincea; la superficie del Cantiere L.4/5.B.1 è di 37.000 mq.

La destinazione d'uso attuale delle zone di intervento è agricola, come attestato dalle foto nella pagina e in quella seguente: oltretutto, la zona si caratterizza per il contesto ambientale di particolare pregio paesistico e naturalistico della Piana del Lavagnone.



Piana del Lavagnone



Piana del Lavagnone

Rispetto alle indicazioni di Progetto Preliminare, nell'approfondire lo studio della cantierizzazione per la costruzione della galleria naturale di Lonato con metodo meccanizzato e delle adiacenti gallerie artificiali, i progettisti di Cepav Due hanno ritenuto necessario ampliare la superficie prevista in corrispondenza dell'imbocco Est per le seguenti motivazioni:

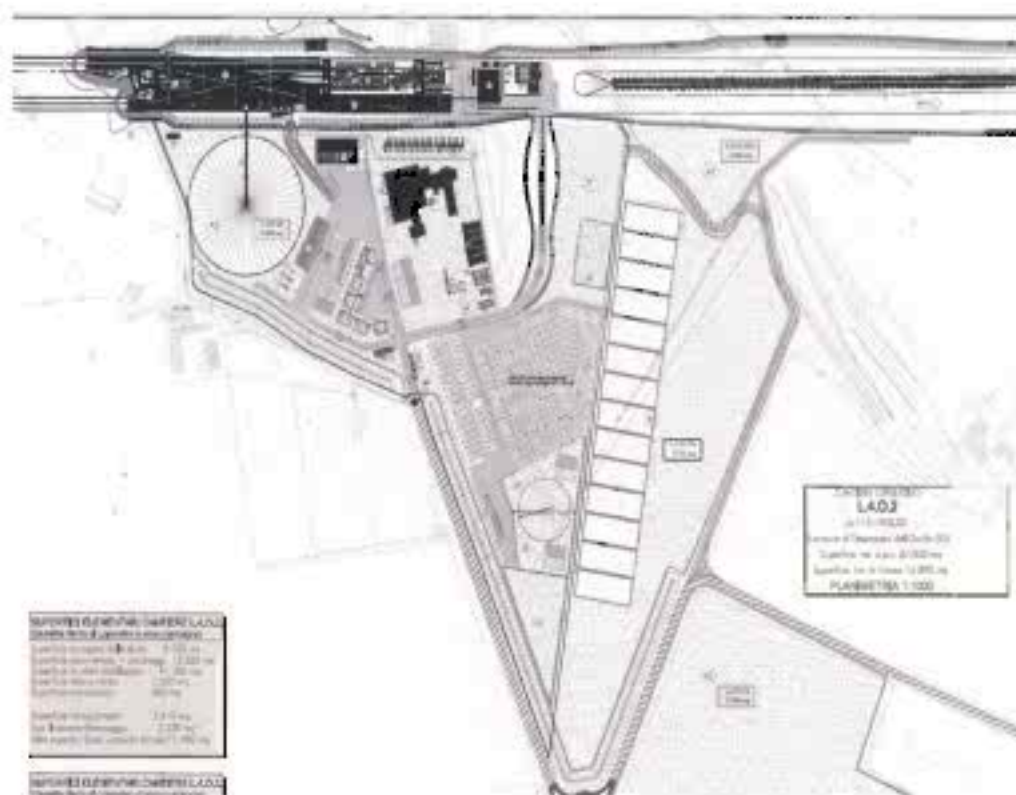
- Il cantiere operativo funzionale allo scavo della galleria con TBM ed alla prefabbricazione dei conci è stata concentrata in un'unica zona per ragioni costruttive (scavo in ascendente per smaltimento gravitazionale delle acque intercettate);
- Le aree logistiche di supporto ai cantieri operativi sono state ubicate in prossimità di questi ultimi, poiché in tal modo si limita l'impatto del traffico di cantiere sulla viabilità esistente;
- Nell'ottica di una ottimizzazione globale delle aree di cantiere (che peraltro ha portato anche all'eliminazione dei cantieri operativi) si è stabilito di collocare la direzione dei Lotti 4 e 5 nel Cantiere Base L.4/5.B.1. Cepav Due ha pertanto ritenuto opportuno posizionare questo cantiere in prossimità dell'imbocco Est anziché Ovest (come previsto nel Progetto Preliminare) per collocarlo in modo baricentrico rispetto ai due lotti sottesi.

All'interno di questo insediamento avranno luogo le funzioni di tipo produttivo e tutte le installazioni necessarie ad assicurare la manutenzione dei mezzi e la permanenza del personale strettamente dedicato alla produzione.

Il cantiere sarà raggiungibile percorrendo la Strada di Serraglio (tratta al di sotto dell'A 4) che è collegata alla viabilità principale (SP ex SS 567), tramite viabilità secondaria da riqualificare.

Le superfici elementari del Cantiere L.4.O.2 sono rappresentate nella Figura di pagina seguente (riferimento: IN0550DE2P7CA00000330) e sintetizzate nella tabella.

LAYOUT GENERALE DEL CANTIERE COPERATIVO L.4.O.2 E DELLE ZONE DI STOCCAGGIO CONTIGUE
Riferimento: IN 0500DE2P7CA00000330



| Quantità riferire al Cantiere Operativo a piano campagna | |
|--|-------------------|
| Superficie occupata dalle dune [mq] | 8.100 |
| Superficie pavimentata + parcheggi [mq] | 13.325 |
| Superficie in misto stabilizzato [mq] | 41.100 |
| Superficie aree a verde [mq] | 1.500 |
| Superficie marciapiedi [mq] | 980 |
| Superficie baraccamenti [mq] | 5.610 |
| Superficie impianto betonaggio [mq] | 2.330 |
| Altre superfici (fossi, scarpate, trincee) [mq] | 11.980 |
| TOTALE | 84.925 [a] |
| Quantità riferire al Cantiere Operativo d'imbocco in trincea | |
| Superficie pavimentata [mq] | 2.545 |
| Superficie in misto stabilizzato [mq] | 4.335 |
| Superficie in calcestruzzo [mq] | 9.495 |
| Superficie baraccamenti [mq] | 515 |

Nota [a]: valore differente rispetto al dato indicato nella Tavola IN0550DE2P7CA00000330 (87.000 mq).

9.2 Rete stradale secondo il Progetto Definitivo

La rete viaria connessa alle attività di cantiere nel territorio comunale di Desenzano del Garda, risulta così utilizzata secondo il PDef:

- Strada del Serraglio: sarà l'arteria principale di accesso al Cantiere L402 in quanto consente il collegamento diretto alla Tangenziale tramite la SP ex SS 567. L'ingresso al Cantiere L.O.0.4 è previsto con rotatoria all'altezza della Cascina Pirletta; per la Strada del Serraglio, sono previsti l'adeguamento della sezione stradale in direzione Centenaro, per un tratto di circa 700 m e la sistemazione dell'intersezione con una nuova rotatoria per la Strada Vicinale bassa delle Carate. In territorio comunale di Lonato (località Colombare di Castiglione), secondo il PDef, la strada si dovrebbe connettere tramite bretella opportunamente riqualificata (adeguamento strada tipo A 4/a) per un tratto di circa 450 m, alla SP ex SS567. Si evidenzia per altro, come la manovra prevista sulla SP ex SS567 dal PDef, non risulta eseguibile nelle due direzioni di marcia, a causa dell'assenza di un'intersezione. Un ulteriore appunto riguarda la bretella di collegamento alla SP dalla Strada del Serraglio lato Centenaro che presenta una forte acclività nella tratta iniziale, oltre che caratteristiche di sezione non adeguate per un traffico di mezzi di cantiere.
- Strada Comunale di San Pietro e Vaccarolo / Via Grezze. Sono previste modifiche della soluzione di attraversamento dell'A4 (via Grezze, sottopasso autostradale e superamento contestuale del tracciato AV/AC), grazie ad una nuova opera di scavalco in allineamento all'attuale cavalcavia della Strada Consorziale delle Bornade (presso l'omonima località). L'intersezione a rotatoria (denominata "rotonda di cucitura", vedasi le Tavole: IN0500DE2ROGA07000020; IN0500DE2P7GA07000060; IN0500DE2F7GA07000040; IN0500DE2WZGA07000010) è prevista con 4 rami. La motivazione della rotatoria a 4 rami è da individuare nella barriera rappresentata dalla Galleria Lonato Est, all'incirca alla pk 111+770 (sezione ferroviaria dell'AV/AC a due gallerie separate) che impedisce a via Grezze di sottopassare le due opere come avviene attualmente per l'Autostrada. Il ramo 1 della rotatoria di cucitura presenta caratteristiche geometriche e di sezione equivalenti alle strade extraurbane secondarie tipo F 2: piattaforma di due corsie da 3,25 m più le banchine da 1.00 m. Tale ramo, attualmente costituito da una strada di sezione ridotta, contornata da filari di alberi, si connette all'attuale Strada Comunale di San Pietro e del Vaccarolo con intersezione a "T". Il ramo 2 presenta invece caratteristiche equivalenti a strada locale, con continuità rispetto alla viabilità esistente della Strada Consorziale delle Bornade. Il ramo 3 presenta caratteristiche di strada podereale con piattaforma di due corsie da 2.00 m più la banchina da 0,55 m e serve ai cantieri L.5.ST.1 e L.5.ST.2 oltre che nella fase di esercizio della linea AV/AC, all'accesso al Posto Tecnologico di Desenzano (pk 112+405) ed al PPD Desenzano. Il ramo 4 si connette all'attuale sottopasso autostradale: da notare che lo sviluppo della rampa del ramo 4 risulta intercluso fra il tracciato dell'A4 (dopo il sottopasso esistente) e la stessa Galleria Lonato Est, in una zona soggetta a problemi di accumulo acque. L'intersezione a rotatoria (raggio interno di 15 m) è posta sopra la Galleria artificiale Lonato Est. L'esito della variante è che la Strada Comunale di San Pietro e Vaccarolo risulta deviata ad est, con un tracciato nuovo e più tortuoso. Non si ritiene utilizzabile l'alternativa di itinerario costituita dalla Strada Consorziale delle Bornade /San Lorenzino, in quanto lato nord dell'A 4, verrebbe interessata una zona residenziale e la stessa viabilità richiederebbe adeguamenti di sezione per la circolazione in sicurezza dei mezzi di cantiere.

- Strada Comunale di Montonale (località Cascina Grattarola): nuova opera di scavalco (pk 113+454.43) che comprende oltre all'A4 anche il superamento del sedime dell'AV/AC. Lato nord, l'intersezione con la strada della Venga è risolta con una nuova rotatoria.
- Strada Vicinale dei Brugnoli n. 243 /A4: nuovo scavalco alla pk 115+158.37, località Cascina Pergola. La strada attuale ("capezzagna") non è asfaltata.
- Strada dei Colli Storici/San Martino: adeguamento dello Svincolo autostradale A4 di Sirmione e della viabilità locale afferente, con un nuovo cavalcavia (circa pk 116+973) esteso, come luce, anche al sedime dell'AV/AC.
- Opera di scavalco località Cascina San Rocco Lugana/Cascina Ronchedone: l'opera, attualmente costituita da cavalcavia connesso a viabilità locale (capezzagna, non asfaltata), servirà i cantieri L5AT5, L5ST12, L5ST13 ed è posta alla pk 118+245.840. Lo stato del cavalcavia ne attesta il grado di scarso utilizzo; anche lato Comune di Pozzolengo la viabilità non è asfaltata.

Non sono previsti dal Pdef gli attuali attraversamenti della Strada Consorziale di Cascina Caporale e della Strada Comunale Barbelena, Varrone e di San Martino della Battaglia.

Il Cantiere L.4.O.2 a servizio della Galleria di Lonato, secondo la Relazione Generale dei flussi di transito (riferimento Documento: IN0500DE2RGCA00000010), sarà raggiungibile percorrendo la strada del Serraglio che è collegata alla viabilità principale (SP ex SS 567) tramite viabilità secondaria da riqualificare, come illustrato nella Figura riportata di seguito che rappresenta il piano particolareggiato della cantierizzazione per la Galleria Lonato e la relativa viabilità.

Come emerge dalla Relazione, "... L'organizzazione operativa del cantiere richiede l'occupazione di una consistente porzione di area in trincea, con importante interferenza dell'attività di cantiere rispetto alla viabilità circostante ed in particolare, la rampa del cavalcaferrovia di Serraglio, interdotta per l'intera durata dei lavori ..."

Si evidenzia inoltre, la necessità di realizzare accessi alternativi all'azienda agricola di Serraglio e all'Autogrill (lato sud).

Da notare che nelle Tavole citate, per l'accessibilità al Cantiere Operativo L.4.O.2 e del Cantiere di Lonato è indicato l'utilizzo di via Tiracollo: tale arteria, per le sue caratteristiche plano-altimetriche, è tuttavia da ritenere non compatibile a traffici veicolari di cantiere per le inadeguate caratteristiche del tracciato e della sezione stradale ed anche per la necessità di transitare dallo svincolo e dal sistema dei parcheggi del centro commerciale "Il Leone".

Rispetto al PPre, si evidenzia come nel PDef, gli itinerari stradali a servizio dei cantieri nella zona della Piana del Lavagnone, privilegino la SP ex SS 567 che in effetti, consente collegamenti diretti con la SP ex SS 11 /Tangenziale, limitando attraversamenti di aree urbanizzate con le limitazioni, per altro, sopra indicate. **Tuttavia si tratta di percorsi assolutamente inaccettabili visto il pregio della zona e la delicatezza dell'area.**

FOTOINSERIMENTO GALLERIA DI LONATO, VIABILITA' ZONA "ROTONDA DI CUCITURA"

Riferimento: Tavola IN0500DE2DZIM00040050

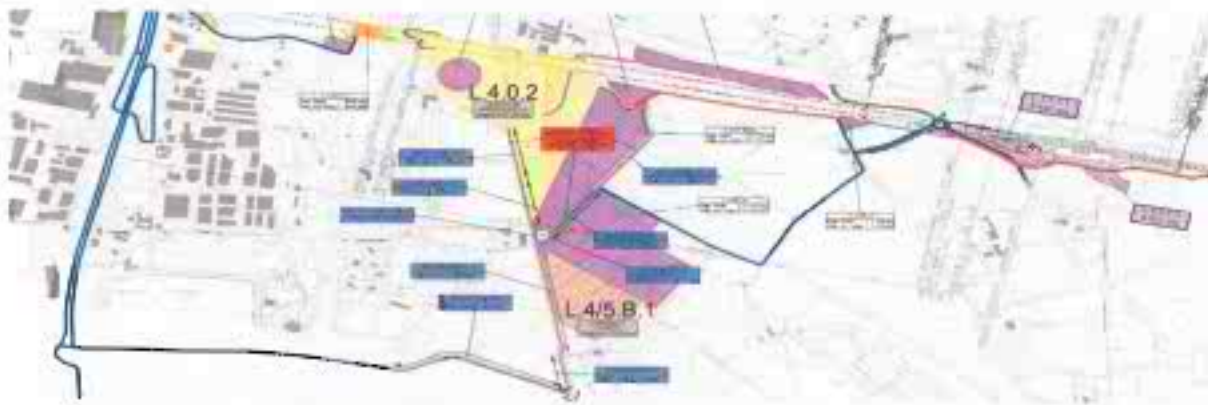


Nota: il rendering dell'intervento non comprende il ramo di collegamento all'attuale via Grezze (con rampa connessa al sottopasso dell'A 4) con un'evidente difformità rispetto al Progetto Definitivo della rotonda di cucitura. La Via Serraglio verrà interdetta nella direzione Desenzano.

Stato attuale della "capezzagna" destinata ad essere modificata con sezione F 2, strada extraurbana secondaria (larghezza di 8,50 m).

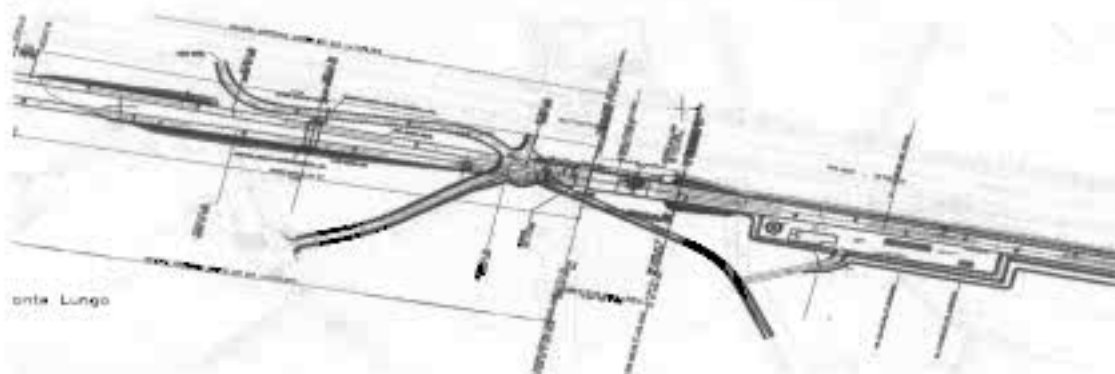


PROGETTO DEFINITIVO, CANTIERIZZAZIONI
PIANO PARTICOLAREGGIATO DELLA CANTIERIZZAZIONE DELLA GALLERIA LONATO
AREE E VIABILITA' DI CANTIERE



Fonte: Tavola IN0500DE2P5CA00000080

STRADA COMUNALE DI SAN PIETRO E VACCAROLO



FONTE TAVOLA: INS00DE2P5IF00010191

STRADA COMUNALE DI MONTONALE (LOCALITA' MONTONALE BASSO)



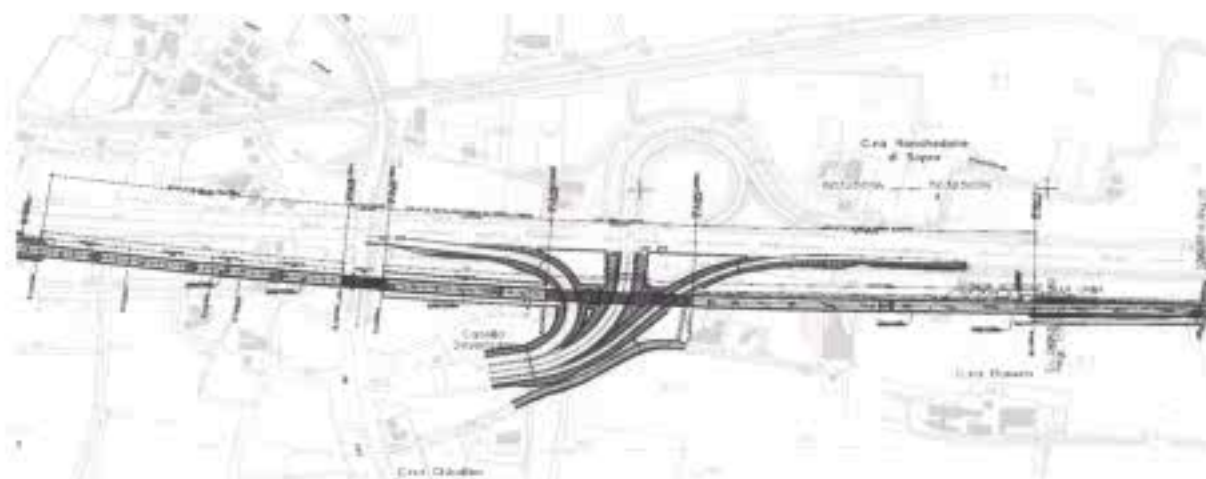
FONTE TAVOLA: INS00DE2P5IF00010201

STRADA VICINALE DEI BROGNOLI



FONTE TAVOLA: IN500DE2PSIF00010201

STRADA DEI COLLI STORICI e SVINCOLO DI SIRMIONE



FONTE TAVOLA: IN500DE2PSIF00010201

STRADA VICINALE DEL RONCHEDONE / SAN ROCCO LUGANA



FONTE TAVOLA: IN500DE2P5IF00010201

9.3 Confronto del progetto della linea AV/AC nel PPre e nel PDef

Nelle due tabelle seguenti, sono confrontati gli andamenti plano-altimetrici dei tracciati della linea AV/AC, previsti dal PPre e PDef.

Dalle tabelle emerge una maggiore "segmentazione" del tracciato longitudinale del PDef con una più densa frequenza di vertici, a suggerire un migliore adattamento della linea AV/AC all'andamento del terreno, come affermato anche nella Relazione del Progettista (IN0500DE2RGIF 00010031).

Progetto Preliminare

| Vertice (pk) | Tratta di linea | | | |
|--------------|-----------------|----------|--------|-------------|
| | Andamento | L (m) | DH (m) | P |
| 105+080.948 | | | | |
| | discesa | 6.246,00 | -32,57 | -0,0052145 |
| 111+326.947 | | | | |
| | discesa | 5.456,75 | -15,87 | -0,00290082 |
| 116+783.700 | | | | |
| | discesa | 3.383,25 | -2,39 | 0,0007064 |
| 116+783.700 | | | | |

Progetto Definitivo

| Vertice (pk) | Tratta di linea | | | |
|--------------|-----------------|----------|--------|----------|
| | Andamento | L (m) | DH (m) | P |
| 110+801.236 | | | | |
| | Discesa | 680,00 | 0,68 | -0,00100 |
| 111+481.236 | | | | |
| | Discesa | 1.214,73 | -8,62 | -0,00710 |
| 112+695.963 | | | | |
| | Discesa | 2.854,04 | -8,30 | -0,00291 |
| 115+550.000 | | | | |
| | Salita | 800,00 | 2,19 | 0,00274 |
| 116+350.000 | | | | |
| | Discesa | 520,00 | -6,33 | -0,01217 |

Osservazioni al Progetto AV/AC Tratta MI-VR Lotto funzionale BS-VR

| | | | | |
|-------------|---------|----------|-------|----------|
| 116+870.000 | | | | |
| | Discesa | 3.790,00 | -2,69 | -0,00071 |
| 120+660.000 | | | | |

Per quanto riguarda l'andamento altimetrico della linea e in particolare, il dislivello massimo che il piano del ferro presenta rispetto al piano di campagna, grazie ad un'analisi campionaria in punti specifici del tracciato, si è rilevata una sostanziale conferma tra il PPre e il PDef, come di seguito documentato:

| Riferimento | Progetto Preliminare | | Progetto Definitivo | |
|---|---------------------------------------|---|---------------------------------------|---|
| | Quota piano campagna /piano del ferro | Dislivello fuori terra (+) oppure copertura (-) | Quota piano campagna /piano del ferro | Dislivello fuori terra (+) oppure copertura (-) |
| Sottopasso A 4 | 150,00/123,45 | -26,55 m | 149,45/129,76 | -19,69 m |
| Tratta da Fine GA Lonato a Cavalcavia Montonale | Circa 89,340/93,650 | + 4,31 m | 89,790/94,884 | Circa + 5,09 m |
| Tratta da Cavalcavia Montonale a Cavalcavia Pergola Vecchia | Circa 84,000/87,470 | +3,47 m | 86,370/89,728 | Circa 3,36 m |
| Tratta da Cavalcavia Pergola Vecchia a GA Colli Storici | 82,000/ 88,390 | + 6,39 m | 83,450 / 86,637 | Circa + 3,19 m |

9.4 Confronto del progetto del cavalcavia/cavalcaferrovia nel PPre e nel PDef

Nelle tabella seguente, sono riassunte le varie opere di scavalco di interesse per il Comune di Desenzano del Garda, attuali e secondo i due livelli di progettazione del Preliminare e Definitivo, ai fini di un confronto fra stato di fatto e indicazioni del progetto Cepav Due.

| Denominazione opera | Situazione attuale | Progetto Preliminare | Progetto definitivo |
|--|---------------------|--------------------------|--|
| Via Serraglio | Cavalcavia sull'A 4 | Come esistente | Come esistente |
| Via Grezze /San Pietro e Vaccarolo | Sottopasso dell'A 4 | SI | SI |
| Strada Consorziale delle Bornade | Cavalcavia sull'A 4 | SI | SI, Cavalcavia sull' A 4 e rotatoria di cucitura |
| Cascina Grattarola /Montonale Basso | Cavalcavia sull'A 4 | SI | Nuovo cavalcavia a 8 campate alla pk 113+454.428 |
| Cascina Caporale | Cavalcavia sull'A 4 | NO | NO |
| Cascina Pergola Vecchia/Brugnoli | Cavalcavia sull'A 4 | SI | SI, Nuovo cavalcavia a 7 campate alla pk 115+158.370 |
| Strada Comunale Barbelena, Varrone e San Martino | Cavalcavia sull'A 4 | NO | NO |
| Via Colli Storici | Cavalcavia sull'A 4 | SI, Galleria artificiale | SI, Galleria artificiale |
| Cascina San Rocco Lugana | Cavalcavia sull'A 4 | SI | SI, Nuovo cavalcavia a 6 campate alla pk 118+245.840 |

Non sono previsti dal Pdef gli attuali attraversamenti della Strada Consorziale di Cascina Caporale e della Strada Comunale Barbelena, Varrone e di San Martino della Battaglia.

9.5 Confronto del progetto delle gallerie

Nel prospetto successivo, sono confrontate le lunghezze delle principali opere d'arte nei due progetti elaborati da Cepav Due.

| Denominazione opera | Progetto Preliminare | Progetto Definitivo |
|--|----------------------|---------------------|
| Galleria di Lonato | 7.668,0 m | 7.371,0 m |
| Galleria artificiale Colli Storici | 15,0 m | 50,0 m |
| Galleria artificiale Casello di Sirmione | 183,0 m | 180,0 m |

9.6 Confronto del progetto di cantierizzazione nel PPre e nel PDef

Esaminando gli elaborati e le relazioni dei cantieri localizzati nel Comune di Desenzano del Garda e quelli dei cantieri funzionali alla Galleria di Lonato, nel Progetto Preliminare [cantieri denominati con le sigle 28 GA; 27 ST (1); 27 ST (2)] e nel Progetto Definitivo [cantieri identificati con le sigle L.4.O.2; L4/5.B.1] emergono le seguenti differenze:

- La superficie del Cantiere 28 GA era inferiore ai 50.000 mq; sommando le superfici delle aree dedicate allo stoccaggio, l'occupazione totale sarebbe risultata pari a circa 174.000 mq. La superficie del Cantiere L.4.O.2 è di 87.000 mq ai quali vanno sommati quasi 160.000 mq per le zone adibite agli stoccaggi per un totale di 247.000 mq. La differenza tra la proposta di cantierizzazione nella zona della Galleria di Lonato del PPre e del PDef è pertanto pari a circa +73.000 mq;

La localizzazione del Cantiere 28 GA e delle zone di stoccaggio 27 ST (1) e 27 ST (2), come previsto dal PPre, interessava aree tra loro non contigue; la localizzazione del complesso del Cantiere L.4.O.2 + zone di stoccaggio, come previsto dal PDef, risulta invece unitario e continuo.

Per gli altri cantieri presenti nel territorio di Desenzano del Garda, emerge la medesima situazione di maggiore impegno del territorio richiesto dai cantieri previsti nel Progetto Definitivo rispetto al Preliminare.

10 – OSSERVAZIONI ALLA PROPOSTA PROGETTUALE CEPAV DUE

Le osservazioni al Progetto Definitivo riguardano:

- le scelte progettuali per la linea e in particolare, per la viabilità locale con specifico riguardo alle opere di scavalco del sedime dell'AV/AC;
- la cantierizzazione, con specifico riguardo ai cantieri L.4.O.2 e L.4/5.B.1 nella Piana del Lavagnone.

10.1 Linea AV/AC e interferenze con la viabilità

La linea AV/AC nella tratta compresa entro il territorio comunale di Desenzano del Garda, secondo il Progetto Definitivo, è caratterizzata dalle modifiche introdotte in ossequio alle prescrizioni del CIPE, con specifico riguardo alla zona di imbocco lato Brescia della Galleria di Lonato. Le modifiche apportate alla livelletta longitudinale del tracciato AV/AC hanno determinato in particolare, una riduzione dello sviluppo della galleria ed un (probabile) minore interferenza con la falda acquifera nella zona della Piana di Lavagnone.

La successiva tratta di linea si adatta maggiormente all'andamento del terreno rispetto al livello di progettazione preliminare, grazie ad una più densa alternanza e combinazione di livelletta longitudinale, con numerosi vertici altimetrici e pur con i rigorosi standard progettuali (raccordi verticali con raggio di 25+30.000 m.

La valutazione del tracciato AV/AC comprende inoltre, le ricadute in termini di interferenze alla maglia stradale.

La situazione attuale degli attraversamenti stradali alla linea AV/AC e la relativa proposta progettuale del Definitivo risultano in sintesi la seguente:

| Denominazione del cavalcavia | Situazione attuale | Progetto Definitivo |
|--|---------------------|--|
| Via Serraglio | Cavalcavia sull'A 4 | Come esistente |
| Via Grezze /San Pietro e Vaccarolo | Sottopasso dell'A 4 | SI, con modifica viabilità |
| Strada Consorziale delle Bornade | Cavalcavia sull'A 4 | SI, Cavalcavia sull' A 4 e rotatoria di cucitura |
| Cascina Grattarola /Montonale Basso | Cavalcavia sull'A 4 | Nuovo cavalcavia a 8 campate alla pk 113+454.428 |
| Cascina Caporale | Cavalcavia sull'A 4 | NO |
| Cascina Pergola Vecchia/Brugnoli | Cavalcavia sull'A 4 | SI, Nuovo cavalcavia a 7 campate alla pk 115+158.370 |
| Strada Comunale Barbelena, Varrone e San Martino | Cavalcavia sull'A 4 | NO |
| Via Colli Storici | Cavalcavia sull'A 4 | SI, Galleria artificiale |
| Cascina San Rocco Lugana | Cavalcavia sull'A 4 | SI, Nuovo cavalcavia a 6 campate alla pk 118+245.840 |

Il tracciato dell'AV/AC comporta un inevitabile rafforzamento dell'effetto barriera già associato nel territorio di Desenzano del Garda all'attuale linea ferroviaria Brescia – Verona, all'asse autostradale dell'A 4 ed alla SS 11 Padana Superiore.

A fronte del pesante effetto barriera rappresentato dal tracciato dell'AV/AC, il mantenimento dell'attuale disegno dei collegamenti viari assume pertanto una valenza basilare e imprescindibile.

In tale prospettiva, ad esempio, l'itinerario costituito dalla Strada Barbelena, Varrone e San Martino assume una molteplice rilevanza individuabile in:

- Servizio ai collegamenti per le omonime frazioni di Desenzano del Garda;
- Servizio all'attività agricola nella pregiata area di San Martino della Battaglia oltre che alle attività turistiche ivi presenti;
- Ausilio alla percezione e fruizione del paesaggio collinare.

Nel Progetto Definitivo, l'itinerario costituito dalla Strada Barbelena, Varrone e San Martino non trova continuità oltre il sedime dell'AV/AC, pur se la stessa denominazione di "Strada Comunale" ne attesta il significato e ruolo nella maglia viaria di Desenzano del Garda.

Analogamente in rapporto alla funzione locale assolta, si conferma la necessità del **mantenimento dell'itinerario stradale di Cascina Caporale, anch'esso non previsto nel progetto definitivo.**

In effetti, la situazione dei cavalcavia nella tratta di interesse del Comune di Desenzano prefigurata con il PDef è esemplificabile nel seguente prospetto che evidenzia la differente frequenza di attraversamenti, fattore a svantaggio della mobilità dei mezzi agricoli a causa delle probabili maggiori percorrenze per accedere ai fondi:

| Tratta | Situazione attuale | Situazione con Progetto Definitivo |
|---|-------------------------------------|---------------------------------------|
| Da Cascina Montonale a Cascina San Rocco Lugana | 6 opere Un cavalcavia ogni 800 m | 4 opere Un cavalcavia ogni 1.200 m |

In sintesi e come per altro, espresso già in sede di osservazioni al progetto Preliminare (vedasi paragrafo 8.2), si richiede di mantenere l'intero attuale schema dei collegamenti viari, mitigando così, almeno in termini di relazioni, l'effetto barriera sul territorio.

| Denominazione del cavalcavia | Progetto Definitivo |
|--|---------------------|
| Via Grezze /San Pietro e Vaccarolo | SI |
| Strada Consorziale delle Bornade | SI |
| Cascina Grattarola/Montonale Basso | SI |
| Cascina Caporale | SI |
| Cascina Pergola Vecchia/Brugnoli | SI |
| Strada Comunale Barbelena, Varrone e San Martino | SI |
| Via Colli Storici | SI |
| Cascina San Rocco Lugana | SI |

Si precisa che nell'ambito del Piano del Governo del Territorio del Comune di Desenzano del Garda, i cavalcavia della Cascina Caporale e della Strada Comunale Barbelena, Varrone e San Martino sono invece confermati e pianificati, come documentato dalle figure estratte dal PGT comunale.

Per quanto riguarda il cavalcavia previsto sulla strada Comunale di Montonale nei pressi della cascina Grattarola (PK 113+454.43) si propone di ricollocare le aree del cantiere operativo posto a sud dell'autostrada, indicato con la sigla L.5.A.T.1 e l'area di stoccaggio indicata con la sigla L.5.S.T.3. ad ovest del progettato cavalcavia, in quanto tali aree attualmente sono coltivate a vigneto (lugana).

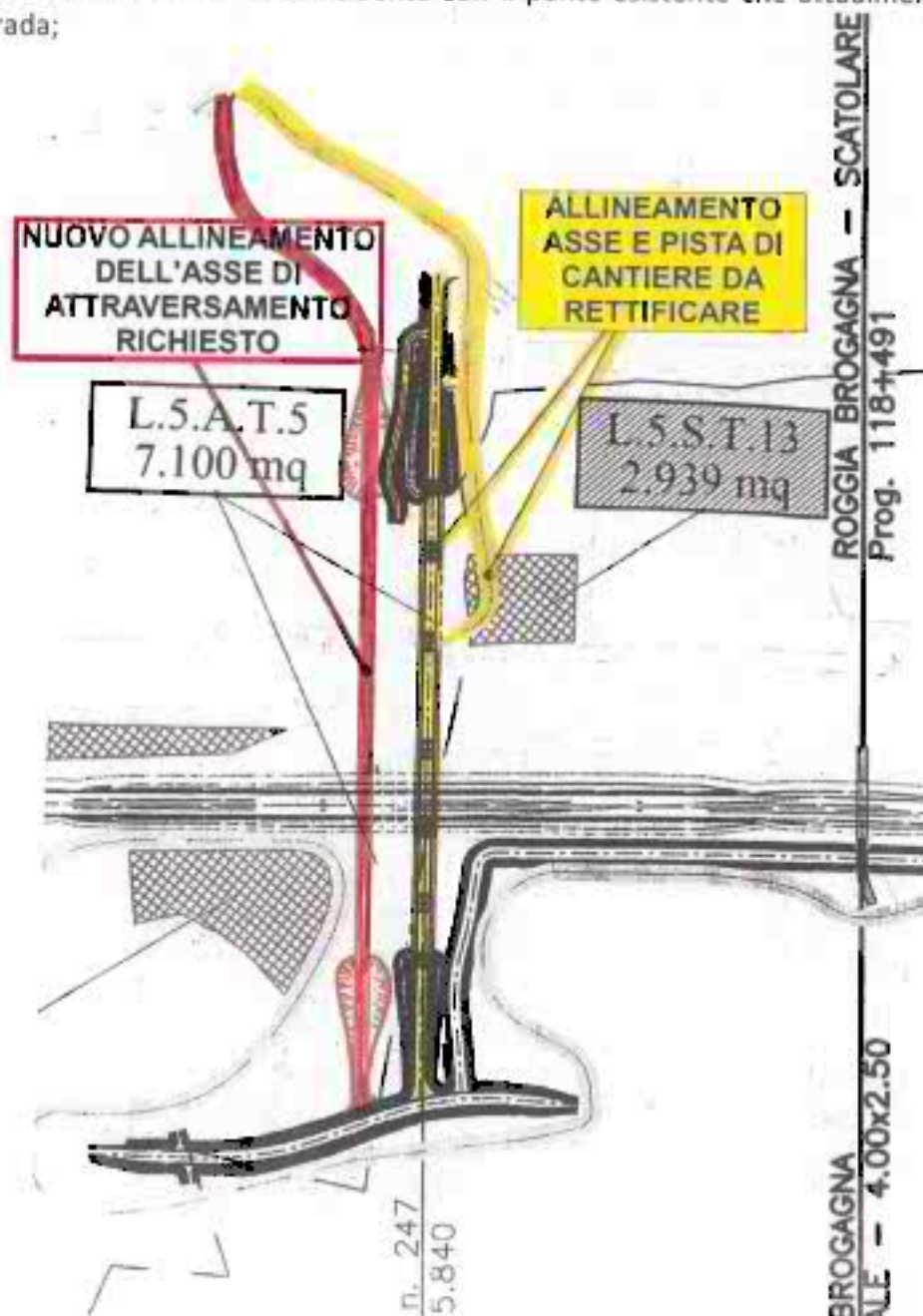
Inoltre si chiede di rettificare la prevista pista di cantiere asfaltata che attraversa la cascina Grattarola, prevedendola all'esterno della stessa. Un discorso specifico riguarda infine, la Cascina San Rocco Lugana che viene interessata, come documentato dal piano particellare di cantierizzazione (vedasi Allegato A 2), sia dalle piste di cantiere per un nuovo cavalcavia (cavalcavia posto alla pk 118+245.840) sia dal cantiere medesimo sia dall'opera realizzata.

Mentre nel Progetto Preliminare, l'opera di scavalco era coerente al PGT di Desenzano del Garda (vedasi allegato 1) e salvaguardava l'edificato, nel PDef le strutture costruite e gli spazi all'aperto sono impegnate dalla cantierizzazione (vedasi Allegato A 2).

Questa scelta non tiene conto della disponibilità di aree libere all'intorno del complesso della cascina.

Considerate pertanto le indicazioni del PGT e lo stato in essere del contesto di Cascina San Rocco Lugana (zona agricola con viabilità di servizio costituita da capezzagna, non asfaltata), si richiede:

- a) il ridisegno dell'opera di scavalco (vedi schema seguente) con un nuovo allineamento dell'asse di attraversamento coincidente con il ponte esistente che attualmente scavalca l'autostrada;



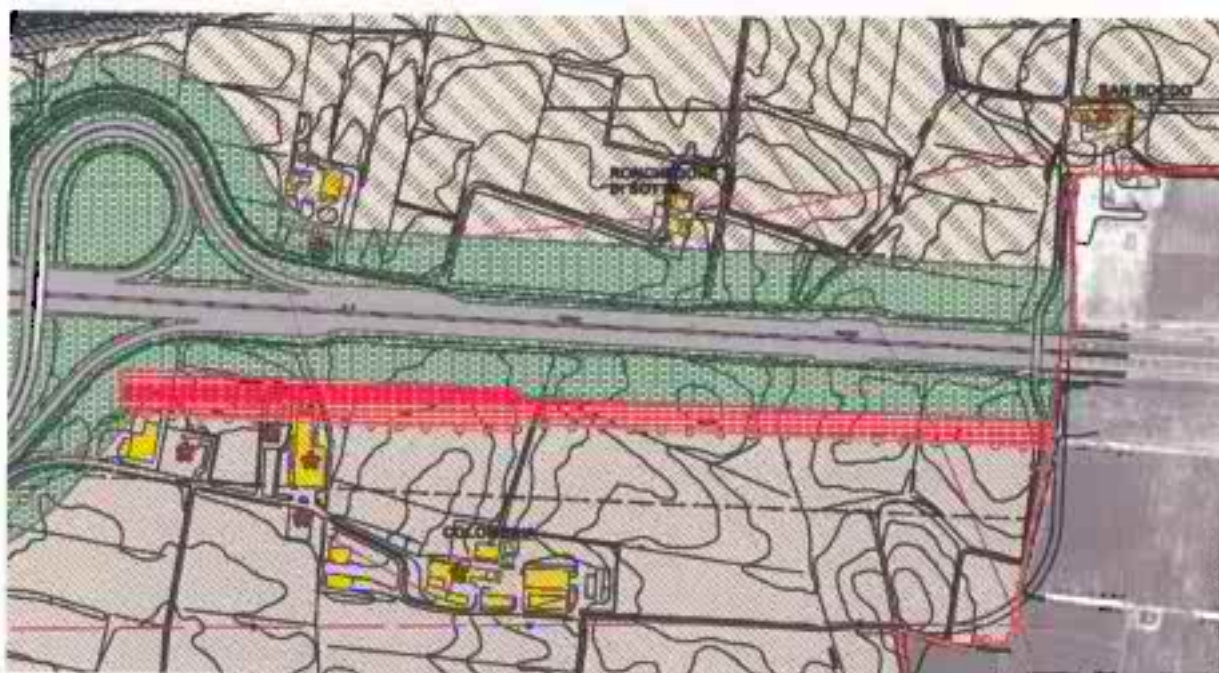
- b) una modifica locale della viabilità d'accesso (rampa nord e rampa sud), allungando fin dove possibile il rilevato in modo da ridurre l'impatto del viadotto previsto in 6 campate;
- c) un piano di cantiere rispettoso dell'edificato, prevedendo a nord la rettifica della pista di cantiere, che eviti la demolizione di una parte della cascina San Rocco Lugana e, a sud della linea AV/AC, che corra parallelamente al tracciato ferroviario sotto passando il cavalcaferrovia mediante utilizzo dello spazio intercorrente tra il secondo ed il terzo pilone del viadotto.



"Capezzagna" attuale a servizio della Cascina San Rocco Lugana

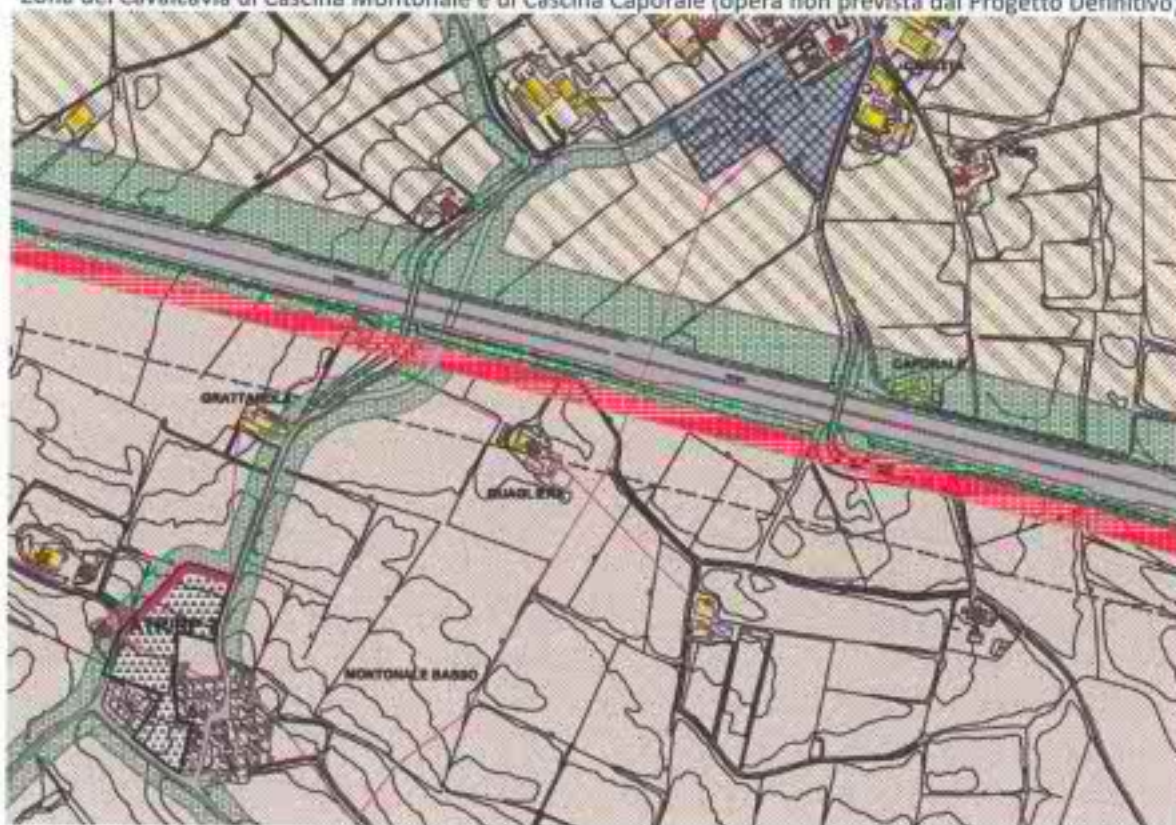
Previsioni del Piano del Governo del Territorio del Comune di Desenzano del Garda
Riferimento: Allegato 1, Ambiti di recente formazione, ottobre 2013

Zona del Cavalcavia di Cascina San Rocco Lugana



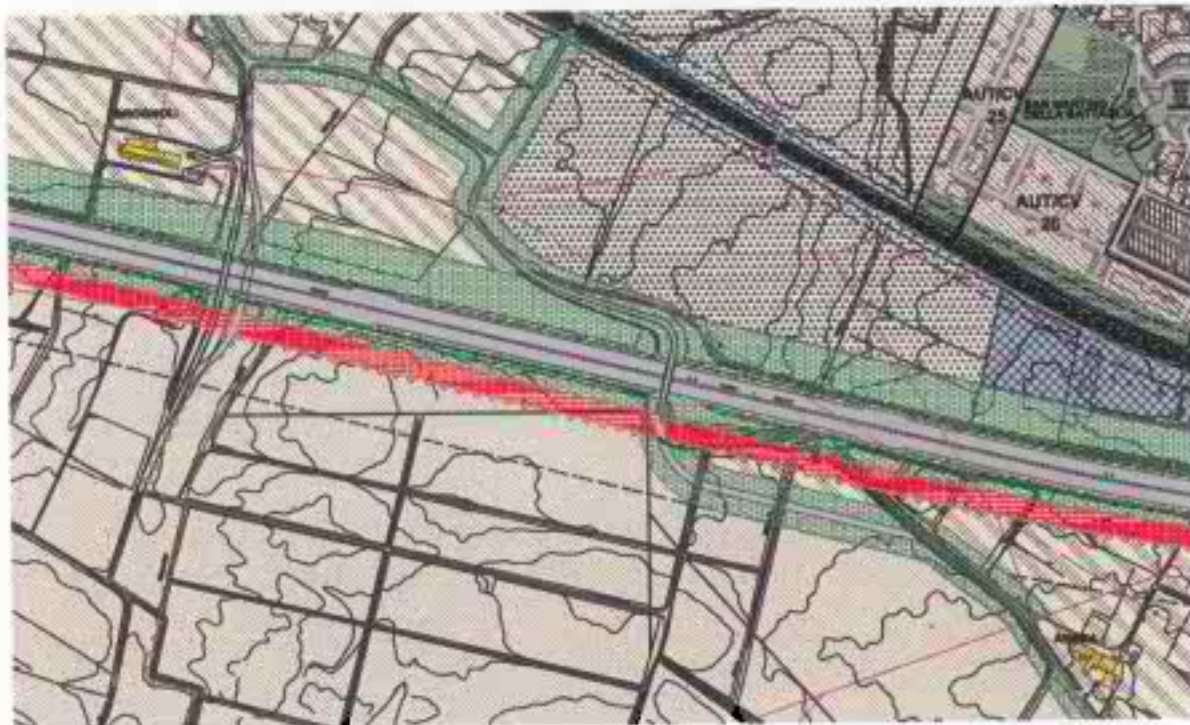
Previsioni del Piano del Governo del Territorio del Comune di Desenzano del Garda
Riferimento: Allegato 1, Ambiti di recente formazione, ottobre 2013

Zona del Cavalcavia di Cascina Montonale e di Cascina Caporale (opera non prevista dal Progetto Definitivo)



Zona del Cavalcavia di Cascina dei Brognoli e Cavalcavia di Strada Comunale di Barbelena, Varrone e San Martino

(opera non prevista dal Progetto Definitivo)



10.2 Rete stradale

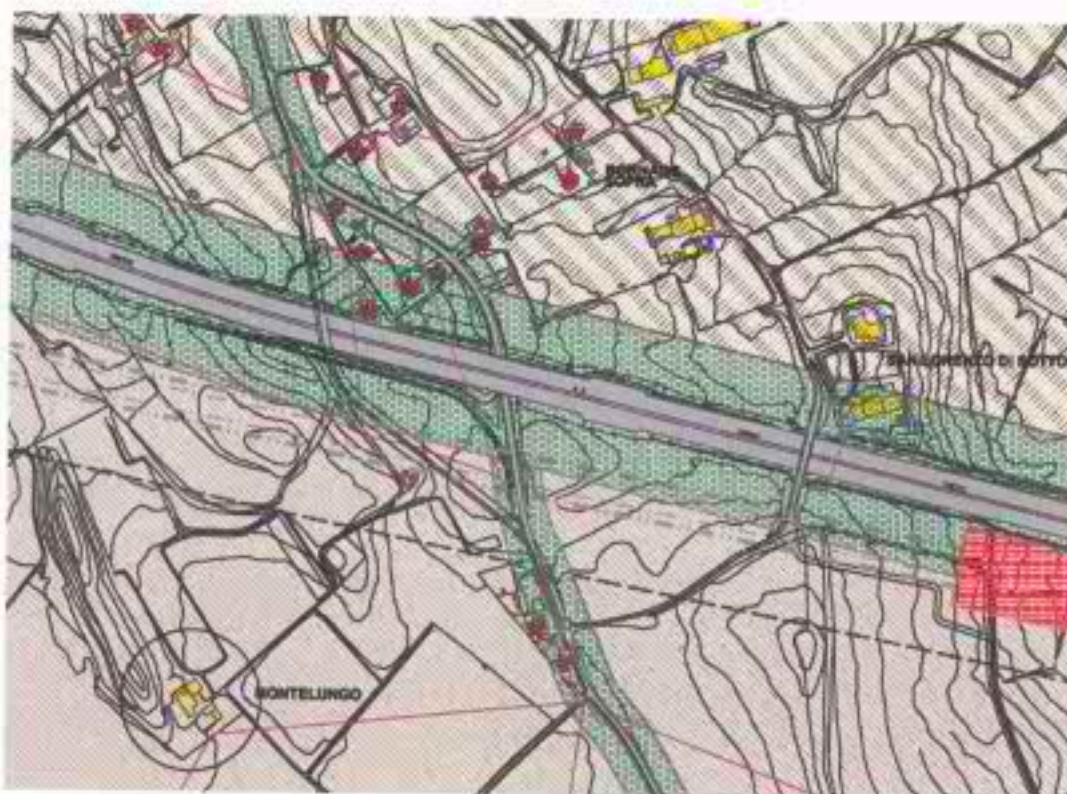
Per la sistemazione della rete stradale, emergono inoltre, le seguenti criticità del PDef:

- Rotatoria (o "rotonda") di cucitura ubicata alla pk 111 + 826: l'utilizzo in fase di cantiere e ancor più, la ristrutturazione della tratta identificata come ramo 1 quale strada di tipo F2 (carreggiata totale di 8,50 m), si ritiene sproporzionata rispetto alle esigenze qualitative dei flussi veicolari e di forte impatto paesistico a causa del conseguente necessario abbattimento dei filari di alberi che costituiscono un elemento caratterizzante l'insieme paesaggistico della zona.

In ogni caso, l'esito dell'intervento progettato in sede di PDef nel suo complesso (rotonda di 15 m di raggio interno + 4 rami viari confluenti) risulta inefficiente e sproporzionato rispetto al sistema dei collegamenti viari in attraversamento del sedime autostradale e successivamente, dell'AV/AC.

Il progetto della rotonda è per altro, di difficile comprensione data la difformità fra il rendering (a 3 rami) e gli elaborati Progetto Definitivo (vedasi in particolare, la planimetria della rotonda a 4 rami nella Tavola IN0500DE2P7GA07000060).

La proposta infrastrutturale prevista dal PGT del Comune di Desenzano del Garda (viadotto sull'asse della Strada Comunale per San Pietro e Vaccarolo) è certamente più consona al contesto territoriale, alla funzionalità dei collegamenti ed alla "lettura" dell'itinerario che risulterebbe meno tortuoso ed acclive: si osserva quindi la contrarietà alla soluzione proposta dal PDef e in alternativa si esprime la richiesta della realizzazione di tale soluzione di scavalco che colleghi direttamente la via Grezze con la strada Comunale di San Pietro e Vaccarolo.



10.3 Cantierizzazione

Le attività di cantiere dell'AV/AC avranno un impatto significativo in termini di occupazione di superfici nel territorio comunale di Desenzano del Garda, in forza del D.P.R. 327/2001, art. 49: le superfici occupate (pur se in via temporanea) sono stimabili in base al documento IN0500DE2EDAQ00000610, Elenco Ditte, in totali circa 294.500 mq dei quali 213.160 mq per cantieri (pari al 72,4% del totale) e 81.320 mq per piste di cantiere (pari al 27,6%)

La principale rilevanza mossa al Progetto Definitivo (PDef) per la tematica cantierizzazione è tuttavia, quella dell'occupazione (parziale ma non per questo trascurabile) di aree dell'importante sito archeologico del Lavagnone, patrimonio mondiale dell'UNESCO.

Il perimetro del Cantiere L.4.O.2 nella sua propaggine sud-est (oltretutto destinata a zona di stoccaggio di materiale da scavo) interessa infatti, una zona di circa 5.000 mq rientrante nell'ambito del cosiddetto "buffer zone" del sito, così come individuato e definito dalla scheda UNESCO.

L'importanza della località del Lavagnone, riconosciuta ai vari livelli di pianificazione e di salvaguardia quali la Soprintendenza per i Beni Archeologici della Lombardia, è stata recepita in specifico, dal PGT del Comune di Desenzano del Garda che individua uno dei principali mandati assegnati al Piano di Governo del Territorio (PGT) proprio nella tutela e nella valorizzazione delle componenti del paesaggio storico-culturale, costituito da siti e zone archeologiche che custodiscono testimonianze dei processi insediativi e di presenza antropica dell'evo antico.

In coerenza agli obiettivi di Piano, il PGT del Comune assegna all'area del Lavagnone (Quadro Conoscitivo del territorio Comunale, Allegato DP 10.6, scala 1 : 5.000) la classe di sensibilità paesistica n. 4 che corrisponde ad un elevato grado di tutela rispetto alla trasformazione urbanistica (Livello 4 = aree non compatibili a trasformazioni urbanistiche).

L'estensione del Cantiere L.4.O.2 entro l'ambito del sito archeologico del Lavagnone non è accettabile e l'inserimento (pur se temporaneo) del Cantiere in una zona ad elevata sensibilità paesistica è da considerare incompatibile con la protezione del sito e della zona di buffer.

Si richiama inoltre, come l'aspetto archeologico sia un tema meritevole di primaria attenzione sull'intero territorio comunale durante la fase di avanzamento delle opere dell'AV/AC e dello stesso approntamento dei vari cantieri: le emergenze dei siti di Montonale, Rivoltella – Cascina Marchetti, Bornade, Valletta del Marchetto, Menasasso (per dettagli, si rimanda all'Allegato A 3), evidenziano la presenza diffusa di siti archeologici nel territorio e raccomandano quindi l'adozione di una specifica procedura preventiva e di assistenza continua in corso d'opera, a tutela delle preziose testimonianze insediative antropiche del passato.

Una seconda osservazione al PDef concerne la **pianificazione delle modalità di accesso stradale (itinerari) ai cantieri**. In tal senso si puntualizzano le seguenti situazioni che presentano criticità di vario ordine:

- La Strada collinare di via Tiracollo quale collegamento funzionale tra i cantieri posti ad Est (Comune di Desenzano del Garda) ed Ovest (Lonato) della Galleria di Lonato, non è assolutamente utilizzabile da mezzi di cantiere sia per l'acclività del percorso (la stessa denominazione della strada è espressiva delle condizioni di transito: via Tiracollo) sia per la non compatibilità con la circolazione veicolare leggera presso lo svincolo e il parcheggio del centro commerciale "Il Leone" posti all'inizio dell'itinerario collinare di via Tiracollo.
- Le manovre dei veicoli dei cantieri in corrispondenza della (presunta) confluenza sulla SP ex SS 567 non sono eseguibili come indicato dal PDef. Attualmente non è infatti presente alcuna intersezione che permetta l'esecuzione delle manovre previste né nella direzione di emissione che in quella di immissione alla SP.

Considerati i punti precedenti, non risultano accettabili, in quanto non fattibili o comunque condizionate, le soluzioni di accesso stradale al Cantiere L.4.O.2, come prospettate dal PDef.

Quale ulteriore osservazione all'inserimento del Cantiere L.4.O.2 e del Cantiere L.4/5.B.1, si precisa che la superficie dei cantieri per un totale di circa 247.000 mq è sensibilmente superiore a quella indicata inizialmente nel Progetto Preliminare (PPre) che totalizzava "solo" circa 174.000 mq. La zonizzazione interna del Cantiere L.4.O.2, localizza poi la parte logistica (37.000 mq) e le aree di stoccaggio lontane dall'imbocco Est della Galleria di Lonato. In questo modo, l'occupazione di aree per il Cantiere viene estesa ulteriormente su ambiti territoriali a danno di importanti attività agricole associate a pregiate produzioni zootecniche oltre che, come descritto sopra, al sito archeologico del Lavagnone, di assoluta rilevanza mondiale.

Si richiede, in tal senso, la **revisione del layout del Cantiere** (ad esempio, con sviluppo delle aree maggiormente in allineamento alla futura linea AV/AC ed all'A4) e una compattazione delle esigenze delle varie funzioni riducendo, per quanto possibile, l'impegno di territorio destinato al Cantiere, ancorché temporaneo, anche considerando le penalizzazioni e l'impatto in fase realizzativa e definitiva dell'opera con demolizioni di edifici della Tenuta Serraglio (vedasi figura seguente).

L'effetto barriera del tracciato dell'AV/AC e dell'Autostrada, associato alla riduzione del terreno coltivabile, ai tempi della fase di rinaturalizzazione per le aree interessate dal Cantiere e dalle opere dell'AV/AC sono infatti, fattori di grave squilibrio economico ed occupazionale nei riguardi delle attività economiche in essere nella zona del Serraglio e del Lavagnone. In particolare nella "Tenuta Serraglio" si pregiudicherà inevitabilmente qualsiasi attività di tipo zootecnico, al punto di compromettere forse la stessa esistenza di questa Azienda, nata nel 1951 e oggi eccellenza bresciana del settore.

Un ulteriore elemento sul quale porre particolare attenzione riguarda l'interferenza dei cantieri con elementi di particolare rilevanza ambientale ed ecosistemica: la fascia boscata alla progr. Km 110+750 (vincolo paesaggistico art. 142 comma g del D. Lgs. 42/2004 e s.m.i.) e l'istituendo Parco Locale di Interesse Sovracomunale (PLIS) di San Martino, da progr. Km 115+203 a progr. Km 118+245.

Il Piano di Governo del Territorio individua come azione prioritaria la tutela e la valorizzazione di un'importante porzione del territorio comunale, caratterizzata da una significativa potenzialità ecologico ambientale, integrata con elementi forti appartenenti al patrimonio di riconoscibilità dei caratteri identificativi e fondativi della patria (luoghi della battaglia). Tale area costituisce il nucleo centrale di un più esteso PLIS particolarmente strategico per la facile accessibilità e per le potenzialità di interconnessioni rispetto al sistema esteso delle aree protette. All'area del PLIS sono state associate classi di sensibilità paesistica 4 (sensibilità alta) e 5 (sensibilità molto alta), riconoscendone l'elevato valore storico ed ambientale.

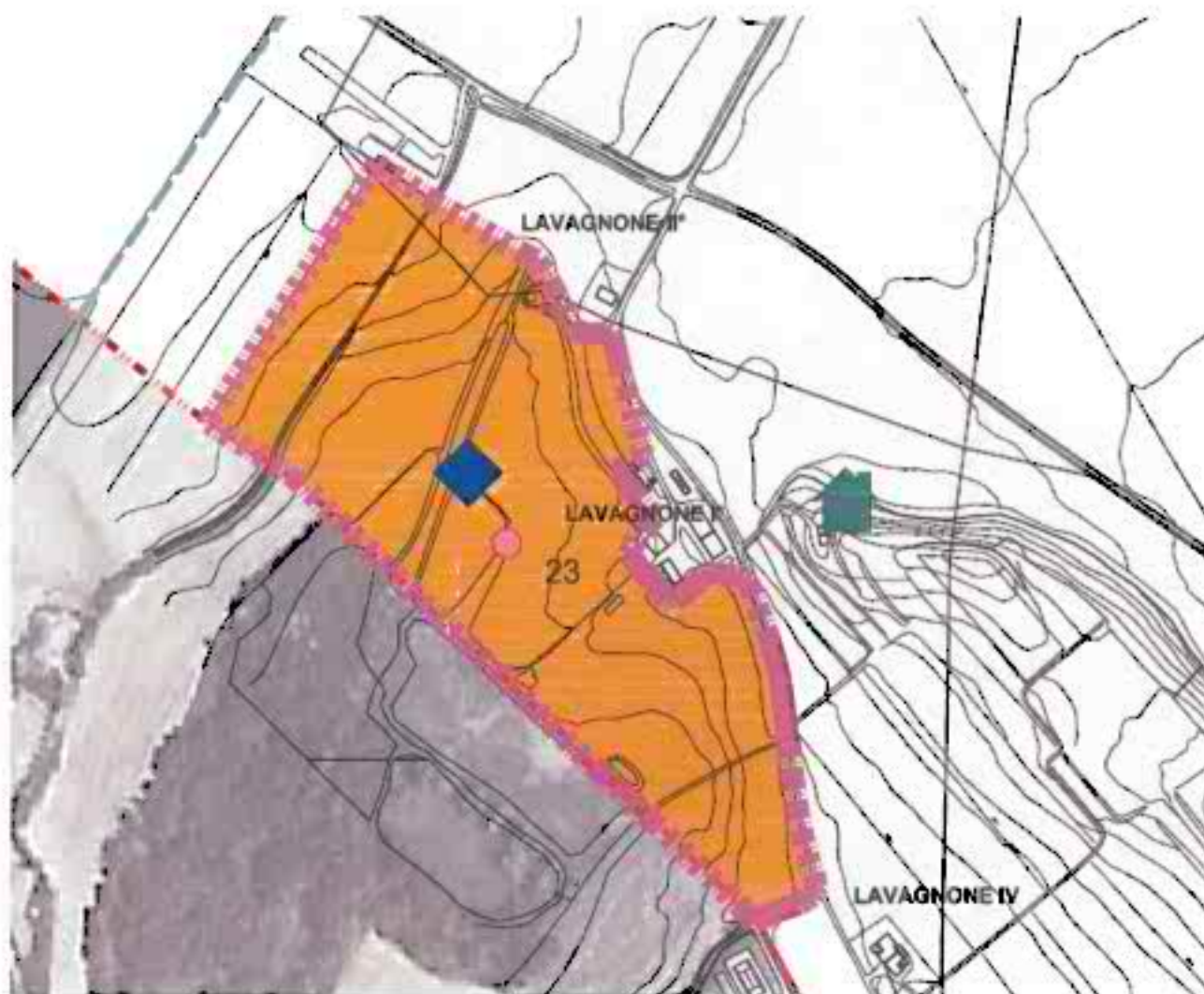
Si raccomanda quindi particolare attenzione, responsabilità e prudenza in merito alle possibili interferenze del cantiere, considerata le sensibilità ambientali ed ecosistemiche dei luoghi.

CONFRONTO TRA PERIMETRO DEL SITO ARCHEOLOGICO UNESCO, LAVAGNONE
CON LAYOUT DEL CANTIERE DI DESENZANO



Fonte: Tavola IN0500DE2P5CA00000080, scala 1:5.000: base della figura Data sheet Lavagnone (IT - LM - 01); perimetro del sito archeologico identificato in tratteggiato rosso

ESTRATTO DEL PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO PER LA ZONA DEL LAVAGNONE



Fonte: Comune di Desenzano del Garda, Piano Governo del Territorio, Documento di Piano, Allegato DP 10.3, Sistema dei beni culturali e del paesaggio, Analisi della componente del paesaggio storico-culturale e urbano, scala 1: 5.000; dicembre 2012.

Costruzioni da demolire zona Tenuta Serraglio



Riferimento: Tavola IN0500DE2P6AQ00001581, Desenzano del Garda, Tav. 2/7 da km 111+145 a km 113+080



Tenuta Serraglio

Omissis:

ALLEGATI

A 1 Sintesi del Progetto Preliminare

A 2 Piani Particellari delle zone interessate da opere di scavalco

A 3 Progetto Definitivo, Tavola IN0500DE2RGAH00000020, Indagine Bibliografica, Provincia di Brescia.

PER TUTTO QUANTO SOPRA ESPOSTO SI ESPRIME PARERE CONTRARIO AL PROGETTO COSI' COME TRASMESSO E SI CHIEDE UNA REVISIONE GENERALE DEL PROGETTO DEL LOTTO FUNZIONALE (OSSERVAZIONE GENERALE) E DELLE MODALITA' DI REALIZZAZIONE

IN SUBORDINE SI CHIEDE:

LA REVISIONE DEL PROGETTO PER QUANTO ATTIENE CANTIERE, VIABILITA' E OPERE INFRASTRUTTURALI COME SOPRA AMPIAMENTE DOCUMENTATO

Il Sindaco

Rosa Leso