



Regione Lombardia

Giunta Regionale

Direzione Generale Territorio e Urbanistica

Allegato “C”

**Relazione ai fini dell’Intesa Stato-Regione
Lombardia in merito alla localizzazione dell’opera**

alla deliberazione di Giunta Regionale

n° VII/ del

**Espressione di parere regionale ai sensi del
D.lgs. 190/02 di attuazione della
legge n°443/01 “Obiettivo”**

**PROGETTO DEFINITIVO RELATIVO AL
RACCORDO AUTOSTRADALE TRA IL
CASELLO DI OSPITALETTO (A4),
IL NUOVO CASELLO DI PONCARALE (A21) E
L’AEROPORTO DI MONTICHIARI**

Proponente:

Autostrade Centro Padane s.p.a. (concessionaria)

INDICE

C. 1 Oggetto della relazione	3
C. 2 Esame del progetto sotto il profilo urbanistico	3
C. 2.1 Le interazioni con il P.T.C. della Provincia di Brescia.....	3
C. 2.2 Il tracciato e le previsioni dei P.R.G. comunali.....	4
C. 3 Gli ambiti sottoposti a vincolo paesistico.....	7
C. 4 Determinazioni conclusive	8

C. 1 Oggetto della relazione

La presente relazione è stata compilata sulla base delle risultanze istruttorie necessarie ai fini del perfezionamento dell'Intesa Stato-Regione sulla localizzazione dell'opera che, ai sensi dell'art. 3, commi 5 e 7, della legge 443/01 ("Obiettivo"), viene conseguita in sede di approvazione del progetto da parte del CIPE.

La competenza istituzionale della Regione nell'ambito del procedimento di localizzazione delle opere pubbliche di interesse statale è disciplinata in via ordinaria dal d.p.r. n° 383 del 18.04.1994, che attribuisce alla Regione il compito dell'accertamento della conformità urbanistica delle opere alle prescrizioni delle norme dei piani territoriali, urbanistici ed edilizi.

Nell'ambito del regime speciale introdotto dalla Legge Obiettivo non vengono modificate le finalità e le competenze attribuite alle Regioni, nonostante il perfezionamento dell'Intesa sia previsto in sede di C.I.P.E., che si pronuncia a maggioranza sulla localizzazione dell'opera, con il consenso della Regione.

L'esame urbanistico e paesistico dell'intervento tiene conto di quanto evidenziato, approfondito e prescritto negli Allegati "A - Valutazione tecnica del progetto" e "B - Valutazione di Impatto Ambientale", redatti in modo coordinato con la presente relazione.

C. 2 Esame del progetto sotto il profilo urbanistico

A seguito dell'esame della proposta progettuale e della documentazione depositata dal Proponente, si può riconoscere che le implicazioni di natura urbanistica non pregiudicano la fattibilità dell'opera.

E' tuttavia opportuno rimarcare l'esigenza che l'opera, di rilevante effetto territoriale, assuma primariamente ruolo di infrastruttura di servizio alla mobilità, escludendo che la stessa possa costituire, per il futuro, presupposto di nuovi insediamenti eccedenti gli interventi di mero adeguamento o assestamento degli impianti urbanistici

Appare quindi doveroso rappresentare ai competenti Enti Locali l'opportunità di escludere dagli strumenti urbanistici ogni nuova previsione insediativa in aree contermini al tracciato autostradale, il cui effetto potrebbe determinare, nel tempo, fenomeni di saturazione territoriale, addensamenti e sovraccarico di funzioni urbanistico-insediative, che inevitabilmente diminuirebbero la funzionalità e l'efficienza complessiva del sistema viabilistico.

C. 2.1 Le interazioni con il P.T.C. della Provincia di Brescia

Il P.T.C. della Provincia di Brescia è in fase di imminente adozione.

In particolare, le norme del P.T.C. prevedranno le seguenti prescrizioni:

- individuazione di una fascia della profondità di 1 km all'interno della quale dovranno essere previsti i necessari interventi di riorganizzazione fondiaria, di ricomposizione della maglia viaria minore e podereale, di mitigazione e compensazione degli impatti;

- realizzazione degli interventi di mitigazione e di compensazione necessari alla riduzione degli impatti ambientali negativi residui ed alla costituzione di un bilancio ambientale dell'opera positivo
- stima delle previsioni di spesa per la realizzazione e gestione delle opere di mitigazione e compensazione, che dovrà essere allegata ai progetti di inserimento ambientale
- realizzazione di fasce della larghezza media di 30m per tutto lo sviluppo dell'infrastruttura, finalizzate alla formazione di corridoi di interconnessione con il progetto di rete ecologica provinciale. La realizzazione potrà comportare larghezze differenziate, in relazione alle varie situazioni territoriali e progettuali, con particolare riferimento alle aree di cantiere, per un ambito di pari superficie.

C. 2.2 Il tracciato e le previsioni dei P.R.G. comunali

Gli aspetti urbanistici connessi al progetto in esame sono stati valutati sulla base degli elementi contenuti negli elaborati depositati dal Proponente e della documentazione in atti regionali.

Si prende atto che il 1° tronco (Ospitaletto – Azzano Mella) sostanzialmente si sovrappone all'attuale S.P. 19, potenziandone le sezioni e disimpegnando tutte le funzioni complementari con raccordi, sovrappassi, sottopassi, e svincoli, , anche in rapporto alle varie infrastrutture intersecate, esistenti o di previsione.

Si tratta di un ambito territoriale nel quale interagiscono, confluiscono ed andranno a realizzazione varie infrastrutture stradali e ferroviarie di importanza rilevante per il sistema regionale della mobilità.

Di seguito, in sintesi, si riepiloga l'attuale situazione urbanistica dei Comuni interessati dalla viabilità e dalle opere complementari:

Comune di OSPITALETTO (BS)

Il Comune è dotato di Piano Regolatore Generale approvato con d.g.r. n. 9420 del 14/06/2002.

Il tracciato di progetto si sovrappone sostanzialmente all'attuale percorso della SP19, all'interno delle fasce già preordinate alla tutela stradale dal disegno di P.R.G.

Nell'area di intersezione con la SS. 11 appaiono riconoscibili viabilità di raccordo che prefigurano elementi di variazione urbanistica rispetto ai tracciati esistenti ed ai possibili potenziamenti della S.S. n. 11 stessa.

Il viadotto di scavalco previsto più a sud, al confine con Cazzago S.Martino e Travagliato, comporta variante urbanistica rispetto ad una zona agricola di salvaguardia.

Comune di CAZZAGO S. MARTINO (BS)

Il Comune è dotato di Piano Regolatore Generale approvato con d.g.r. n. 42366 del 31/03/1999.

Lo sviluppo del tracciato principale si sovrappone all'attuale percorso della S.P. 19 e si configura in variante rispetto a zone agricole e a tracciati di massima già contemplati nel PRG.

Il nuovo sovrappasso e l'intero sistema di svincolo a sud, al confine con Travagliato, risulta pressoché interamente in variante estensiva rispetto a quello più ridotto disegnato nel PRG.

Comune di TRAVAGLIATO (BS)

Il Comune è dotato di Piano Regolatore Generale approvato con d.g.r. n. 45849 del 22/10/1999.

Lo sviluppo del progetto si sovrappone sostanzialmente all'attuale percorso della S.P. 19.

Nel primo tratto in ingresso da Nord, nel territorio di Travagliato, si intersecano tutte le connessioni dell'opera in progetto con altri tracciati infrastrutturali, quali Alta Capacità e BRE-BE-MI.

Tutte le opere complementari delineate si configurano in totale variazione rispetto a tracciati, fasce e raccordi già previsti dal PRG vigente, in zone riconosciute dallo strumento urbanistico come Zona Agricola di salvaguardia.

Comune di LOGRATO (BS)

Il Comune è dotato di Piano Regolatore Generale approvato con d.g.r. n.44437 del 23/07/1999.

Il tracciato di progetto si sovrappone all'attuale percorso della SP 19 e non risultano progettate o previste opere complementari di raccordo.

Comune di TORBOLE CASAGLIA (BS)

Il Comune è dotato di Piano Regolatore Generale approvato con d.g.r. n.49691 del 18/04/2000.

Il tracciato si sviluppa, a sud dell'urbanizzato principale, in una porzione territoriale classificata a zona E2 "Agricola di salvaguardia".

Il tracciato si discosta parzialmente da quello recepito di massima negli azzonamenti e pertanto deve essere riconosciuto, nel tracciato definitivo, come in variante.

Le opere complementari lungo la direttrice Nord-Sud, di raccordo con le viabilità locali, presentano uno sviluppo superiore a quelle impresse, di massima, nel disegno del PRG, e si configurano quindi anch'esse quali varianti al PRG.

Comune di AZZANO MELLA (BS)

Il Comune è dotato di Piano Regolatore Generale approvato con d.g.r. n. 39559 del 12/11/1998.

Il tracciato di progetto si configura in variante rispetto alle indicazioni di zona agricola e la previsione, nello strumento urbanistico, non è tutelata da fasce di rispetto.

L'opera deve essere riconosciuta in variante pressoché integrale al PRG vigente anche per l'ipotesi di anello di raccordo.

Comune di CASTEL MELLA (BS)

Il Comune è dotato di Piano Regolatore Generale approvato con d.g.r. n.35752 del 21/04/1998.

Il tracciato si configura in zona agricola interessata da una fascia di salvaguardia viabilistica di circa 20m preordinata all'opera. La previsione non appare pienamente corrispondente al tracciato definitivo in esame, che di conseguenza deve essere riconosciuto in variante urbanistica.

COMUNE DI CAPRIANO DEL COLLE (BS)

Il Comune è dotato di Piano Regolatore Generale approvato con d.g.r. n° 38041 del 06/08/03. Il tracciato si configura in un'area produttiva già densamente edificata per la quale era stata introdotta, con il provvedimento regionale di approvazione del PRG, una fascia di salvaguardia di 150 metri, funzionale all'opera.

Le opere in progetto si configurano in variante allo strumento urbanistico

COMUNE DI FLERO (BS)

Il Comune è dotato di Piano Regolatore Generale approvato con d.g.r. n° 36315 del 22/05/98. Il tracciato si sviluppa in un vasto contesto agricolo, interessa l'area di rispetto di un impianto di depurazione esistente ed attraversa, con ulteriori ipotesi di demolizione, una zona D1 "produttiva di completamento".

L'opera si configura quindi in variante urbanistica totale rispetto ai contenuti del PRG, che ipotizzava un tracciato più a sud rispetto alla proposta oggetto della presente valutazione.

COMUNE DI SAN ZENO NAVIGLIO (BS)

Il Comune è dotato di Piano Regolatore Generale approvato con d.g.r. n° 41558 del 19/02/99. Il tracciato interessa, nella parte sud del territorio comunale, una vasta porzione agricola e si configura in variante integrale ai contenuti del PRG vigente.

COMUNE DI PONCARALE (BS)

Il Comune è dotato di Piano Regolatore Generale approvato con d.g.r. n° 1201 del 18/09/00. Il tracciato si configura come di massima coerente con quello indicato negli azionamenti del PRG.

Le opere complementari di raccordo e scavalco rispetto all'Autostrada A21 risultano parzialmente in variante rispetto a quelle già delineate dal PRG.

COMUNE DI MONTIRONE (BS)

Il Comune è dotato di Piano Regolatore Generale approvato con d.g.r. n° 42457 del 12/04/99. Il tracciato di progetto e le opere di connessione con viabilità locali si configurano in variante pressochè integrale rispetto al PRG vigente ed al tracciato di massima già contemplato negli azionamenti.

COMUNE DI BORGOSATOLLO (BS)

Il Comune è dotato di Piano Regolatore Generale approvato con d.g.r. n° 4086 del 30/03/2001.

Il tracciato interessa parzialmente la porzione territoriale a sud del Comune e si configura in variante integrale al PRG, con ipotesi di demolizione di edifici agricoli.

COMUNE DI GHEDI (BS)

Il Comune è dotato di Piano Regolatore Generale approvato con d.g.r. n° 1839 del 27/10/2000.

Il tracciato, che si sviluppa in trincea, interessa due minime porzioni territoriali del Comune di Ghedi, al Confine Nord con l'adiacente territorio di Castenedolo. Tali previsioni si configurano in variante a zone agricole, come pure la ipotizzata viabilità di collegamento e conversione verso Est in adiacenza alla Cascina Novara, (presumibile disimpegno verso l'aeroporto di Montichiari).

COMUNE DI CASTENEDOLO (BS)

Il Comune è dotato di Piano Regolatore Generale approvato con d.g.r. n° 42938 del 16/05/1989 e successive varianti.

La variante di tracciato richiesta dalla Regione e dettagliata nell'allegato A costituisce variante sostanziale alle previsioni del vigente strumento urbanistico.

C. 3 Gli ambiti sottoposti a vincolo paesistico

Come indicato nella cartografia allegata ("Carta dei vincoli"- 2 tavole), il tracciato attraversa ambiti territoriali sottoposti a vincolo ambientale ai sensi degli artt. 139 e 146 del d.lgs. 490/99 (fasce di protezione dei corsi d'acqua, aree boscate, ambiti con vincolo paesistico ex L. 1497/39).

Considerato che per tali ambiti risulta necessaria specifica autorizzazione, qui rilasciata ai sensi dell'art. 151 del citato decreto legislativo, oltre a ribadire quanto già indicato nell'allegato "B", verificate le ipotesi progettuali con particolare relazione agli aspetti mitigativi-compensativi e considerate le ipotesi progettuali in corso di redazione relative al tracciato dell'Alta Capacità/Velocità Milano Verona, si ritiene necessario prescrivere quanto segue:

- per quanto riguarda la bretella di connessione alla S.P. IX , al fine di tutelare gli ambiti a margine del fiume Mella e garantire l'unitarietà della partizione agraria conservando altresì la vegetazione ripariale, sia traslato il tracciato della medesima bretella in ambito più prossimo al fiume, riprendendo, nella parte contigua allo svincolo previsto, il tracciato dell'esistente strada campestre. Tutti gli ambiti residuali interclusi tra strada e fiume dovranno essere adeguatamente piantumati e rinaturati.
- al fine di evitare interferenze percettive da e verso il monte Netto (vincolato con Decreto Ministeriale del 24 marzo 1976) e la formazione di ulteriore attraversamento del vaso Fiume, si prescrive di non realizzare il tratto previsto a valle del nuovo raccordo autostradale. La connessione tra l'area industriale di C.na Fanelli e la S.P. 22 potrà essere realizzata a monte (e a ridosso) del nuovo raccordo autostradale in progetto.
- al fine di evitare gravi interferenze con l'ambito vincolato del Naviglio Inferiore e limitare la formazione di consistenti aree intercluse, che comportano un eccessivo consumo di suolo, si chiede che prima dell'approvazione del progetto definitivo in sede di CIPE il Proponente proceda ad una specifica valutazione di fattibilità della traslazione del previsto casello e dello svincolo autostradale dell'A21 di Borgo Poncarale a monte del nuovo raccordo autostradale, comunicandone tempestivamente l'esito alla D.G. Territorio ed Urbanistica.

- in relazione alle previste modifiche alla connessione locale tra C.na Quarti di Sotto e Quarti di Sopra, si suggerisce di verificare la possibilità tecnica che la stessa venga sostanzialmente mantenuta.

C. 4 Determinazioni conclusive

Dall'esame del tracciato definitivo, come rappresentato progettualmente anche mediante simulazioni cartografiche ed ortofoto, non emergono condizioni territoriali ed urbanistiche preclusive alla realizzazione dell'opera.

Per tutto quanto esposto

si propone di esprimere favorevole volontà di Intesa Stato-Regione in merito alla localizzazione dell'opera di cui trattasi

tenuto conto delle indicazioni e prescrizioni formulate nel precedente paragrafo C. 3 e negli Allegati "A" e "B".

Per quanto riguarda gli adempimenti in capo alle Amministrazioni Comunali, si richiama l'art.3, comma 7, del D.Lgs. 190/02, che impegna gli Enti Locali a provvedere "...*alle occorrenti misure di salvaguardia delle aree impegnate e delle relative eventuali fasce di rispetto...*" relative al tracciato in progetto, come rappresentato nelle tavole allegate alla presente relazione quali parte integrante.

A tale proposito il Proponente dovrà tempestivamente redigere, ad avvenuta approvazione del progetto preliminare, elaborati grafici idonei a supportare i Comuni nell'inserimento delle opere in progetto nei rispettivi strumenti urbanistici. Ciò con particolare riferimento a quegli interventi che, come rilevato negli Allegati "A" e "B", non hanno potuto raggiungere un elevato grado di definizione progettuale.